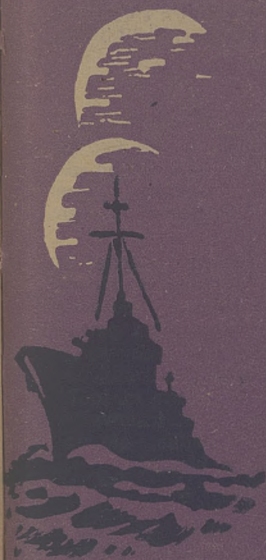
MARYNARZ POLSKI



DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

16 lutego — 15 marca 1947 r. Nr 14

CENA 15 ZŁ.



2 tygodnie NA WYBRZEŻU

Za to, że się coś położy można czasami otrzymać nawet wielką nagrodę. Dyrektor teatru „Wybrzeże" w Gdyni Iwo Gall, oraz prof. Janusz Strzałecki położyli na przykład duże zasługi: pierwszy — dla rozwoju teatru, drugi dla rozwoju sztuki malarskiej, a w szczególności za organizację Wyższej Szkoły Sztuk Pięknych w Sopocie. Obaj zaś za zasługi te otrzymali z rąk wojewody gdańskiego nagrody w postaci 40 tysięcy złotych.

Życie artystyczne Wybrzeża zaczyna promieniować na cały kraj. Jego blaski zawędrowały również do ogólnopolskiego salonu zimowego w Krakowie, w którym m. in. jedenastu plastyków z Wybrzeża wystawiło swe prace, cieszące się dużym uznaniem.

* * *

„Attle" przybył do Gdyni i rozpoczął prace. Jak łatwo się domyśleć nie chodzi tu o premiera Attlee, a jedynie o lodołamacz szwedzki o podobnej nazwie.

„Attle" pracuje z powodzeniem, krusząc lód na redach portów i w samych portach, czego nie można powiedzieć o Attlee, któremu przełamywanie lodów idzie znacznie trudniej

* * *

Dobrodziejstwo amnestii nie dotyczy statków, które zostały uwięzione przez lody w szeregu punktów Bałtyku. Statek „Virginia City" przybył do Gdyni z dużym opóźnieniem wskutek utknięcia wśród lodów na północ od Kopenhagi. Szczególnie dotkniętych było tym 800 koni, dla których zapas wody słodkiej wyczerpywał się, i które podobno twierdziły, że do takiej podróży i końskie zdrowie nie wystarczy.

Inny statek „John Whittier", wyszedłszy z Gdańska utknął na wysokości Sopotu. Załoga jego miała o tyle przyjemniejszą przygodę, że mogła chodzić na piechotę po lodzie do... barów w Sopocie.

* * *

Mimo panujących ostatnio chłodów w Szczecinie rozpoczęto pracę nad przebudową chłodni rybnej. Owa chłodnia wyposażona będzie w zamrażalnię ryb, która zamrażać będzie ryby „na mokro" w solance i „na sucho" w powietrzu.

Przewiduje się, iż w przyszłości przez Szczecin przechodzić będzie rocznie ok. 30.000 ton ryb świeżych i ok. 60.000 ton ryb solonych. Aby więc ryby nie tłoczyły się jak śledzie w beczce, przewiduje się również budowę nowej chłodni.

* * *

Nad pięknym modrym Dunajem leży port Osepel. Najkrótsza droga dla transportów między Skandynawią a Europą Południową przechodzi przez Gdynię i Budapeszt, a port Osepel jest najdalej na zachód wysuniętym portem, do którego mogą zawijać statki morskie. W związku z tym w Gdyni bawili przedstawiciele węgierskiego min. kolei i portów celem nawiązania współpracy między Gdynią a Osepel.

* * *

Nieraz wszystko zależy od zdolności. Zdolność przeładunkowa naszych portów sprawiła to, że plan przeładunku wyznaczony na rok 1946 został wykonany w 110%. Przewidywało się, iż w roku tym przeładujemy 7 milionów ton — okazało się, że przeładowaliśmy o 736,8 tys. ton więcej. Punktem kulminacyjnym okazał się miesiąc czerwiec, w którym ilość przeładowanego towaru była najwyższa.

* * *

Nie należy mylić tasiemców z taśmowcami. Trudno określić wydajność tasiemców, podczas gdy wiadomo jest że taśmowce naszych portów potrafią przeładować 5 tysięcy ton węgla w ciągu 16 godzin. Wobec przewidywanego wzrostu eksportu wydajność ich może się okazać za mała, wobec czego zostały zamówione taśmowce typu amerykańskiego, które są zdolne przeładować dwa razy więcej w tym samym czasie.

* * *

Dasz na kredyt — stracisz klienta. Ale nie zawsze. Bank Rybaków Morskich mimo, iż udziela kredytów na zagospodarowanie się wszystkim tym, którzy pragną się poświęcić zawodowi rybackiemu, jak dotąd klientów swych nie traci, a przeciwnie — zyskuje. Bank udziela pożyczek przede wszystkim zdemobilizowanym osadnikom wojskowym, którzy mogą otrzymaną kwotę przeznaczyć tak na odbudowę gospodarstwa, jak i na zakup sprzętu i taboru rybackiego.

* * *

Świat jest podobno wielkim targowiskiem, ale mimo to nie jest on na pewno aż tak wielkim, jakim zapewne będą Targi Gdańskie, które mają się odbyć w jesieni bieżącego roku.

Targi te rozłożone zostaną w trzech miastach Wybrzeża: Gdańsku, Sopocie i Gdyni. Ponieważ wskutek takiego rozłożenia pewną trudność dla zwiedzających może stanowić problem komunikacji, zostanie oddanych do użytku m. in. 14 tramwajów wodnych. Z tramwajów tych w żadnym wypadku nie należy wyskakiwać w biegu...

* * *

Człowiek ostatecznie nie jest z kamienia i bombardowanie w czasie wojny niejednemu postrzępiło nerwy.

Zresztą, prawdę powiedziawszy, nieraz nawet i kamień nie wytrzymałby. W czasie trwania działań wojennych w Gdańsku, niektóre zabytkowe rzeźby na pewno zostałyby zniszczone, gdyby ówczesny komendant wojskowy miasta, płk. Krulij, nie polecił zbudować specjalnych dla nich schronów. Dzięki temu rzeźby te mogły być ostatnio przekazane władzom miejskim.

W gabinecie Kapitana Portu w Gdyni

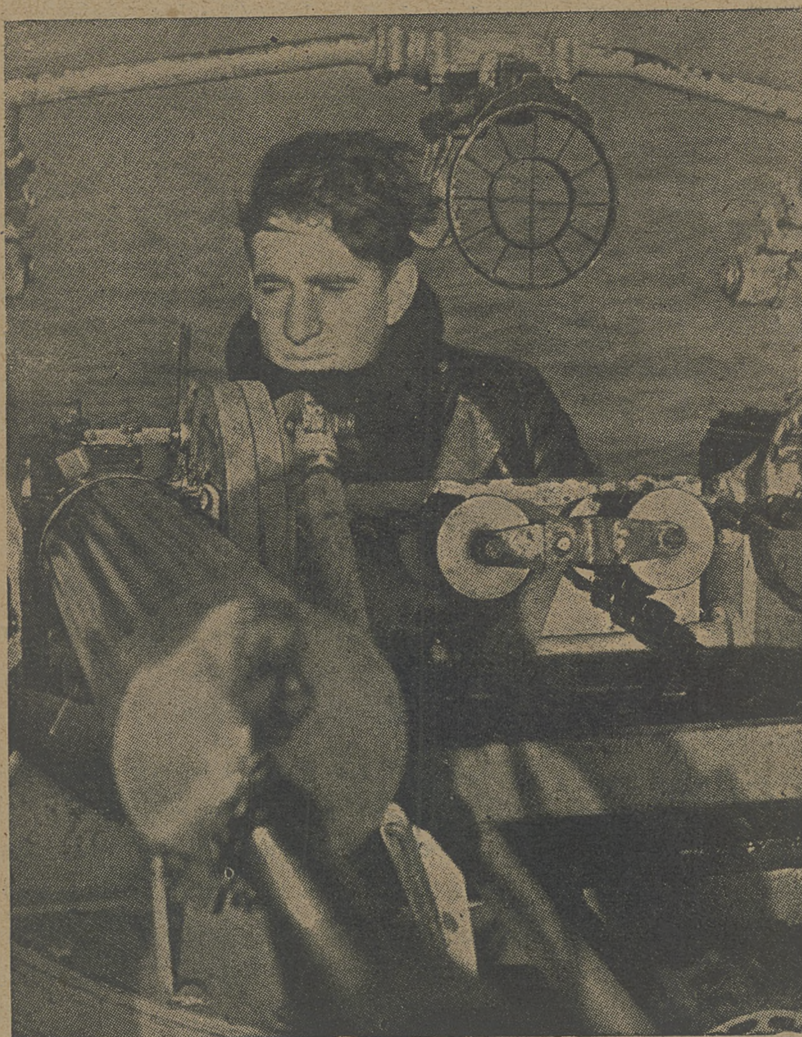


DZIŚ W NUMERZE — SPECJALNA WKŁADKA: SPECJALNOŚCI MARYNARKI WOJENNEJ

MARYNARZ POLSKI

DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Gdynia, 16 lutego — 15 marca 1947 r. NR. 14



Z MINIONEJ WOJNY
Celowniczy przy dwulufowym sprzężonym N.K.M. na polskim ścigaczu „S 2" w czasie walk z nieprzyjacielem w kanale La Manche.

Treść numeru:

NASZA OKŁADKA:

Wstępna praca przy wydobywaniu zatopionego okrętu: nurek, schodzący pod wodę, celem zbadania położenia kadłuba. (Do notatki na str. 10-tej).

Nowomianowany Dowódca Marynarki Wojennej R.P.

kontradmirał Włodzimierz Steyer

Nowomianowany Dowódca Marynarki Wojennej, kontradmirał Włodzimierz Steyer, ma za sobą wiele lat służby na morzu i w Marynarce, zajmując w niej szereg ważnych stanowisk. Nazwisko jego związane jest z bohaterską obroną Helu, którą prowadził aż do dnia 2 października 1939 roku, mimo naporu przeważających sił nieprzyjacielskich.

Kontradmirał Steyer urodził się w Kanadzie, w Montrealu, 27 lipca 1892 roku. Od najmłodszych lat okazywał szczególne zainteresowanie dla spraw związanych z morzem, a w roku 1910 wstępuje do Morskiego Korpusu w Leningradzie



i w roku 1913 jako oficer marynarki opuszcza tę uczelnię.

W roku 1919 kontradmirał Steyer wstępuje do Polskiej Marynarki Wojennej i pełni w niej nieprzerwanie służbę, aż do października 1939 roku. Jako Dowódca Rejonu Umocnionego Hel, od dnia 1 września do 2 października kieruje obroną tej ostatniej placówki Rzeczypospolitej. Następne lata, do 2 maja 1945 roku, spędza w obozie jeńców wojennych w Lubece. Po uwolnieniu z obozu stawia się natychmiast do dyspozycji Ministerstwa Obrony Narodowej i zostaje skierowany do dalszej służby w Odrodzonej Marynarce Wojennej. W stopniu komandora, posiadanym jeszcze z 1938 roku, zostaje Szefem Oddziału Okrętów i Przystani, a następnie wyjeżdża jako Szef Misji Morskiej do ZSRR. Na tym stanowisku przygotował wiosną ub. r. przekazanie 23 jednostek radzieckich dla naszej Marynarki. Ostatnio k-adm. Steyer zajmował odpowiedzialne stanowisko Dowódcy Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego. Krajowa Rada Narodowa uchwałą z dnia 17 grudnia 1946 roku nadaje komandorowi Steyerowi stopień kontradmirała w uznaniu jego wielkich zasług przy odbudowie Odrodzonej Marynarki Wojennej.

Kontradm. Steyer posiada szereg odznaczeń polskich i zagranicznych, m. in. Virtuti Militari, dwukrotnie Polonia Restituta, Złoty Krzyż Zasługi, Krzyż Wojenny z Palmą (francuski) i odznaczenia radzieckie. Był dwukrotnie ranny: w roku 1915 pod Dardanelami i lekko ranny podczas obrony Helu w 1939 r. W roku 1925 przebywał we Francji, gdzie ukończył wyższy kurs artylerii morskiej i nadbrzeżnej w Tulonie.

(jw.)



LOTNICTWO MORSKIE

Napisał: **A. KRAWCZYK, kmdr. ppor.**

Wodnosamolot *) i jego rola na morzu

Pierwszy na świecie „wóz powietrzny", (pierwotna nazwa samolotu), w bardzo mglistych jeno zarysach przypominający kształtami dzisiejszy samolot, wystartował do swej błyskotliwej, nie mającej porównania w świecie, kariery rozwojowej, w roku 1907. Przezwany w następnym roku „latawcem", ledwie odrósłszy od ziemi, stanął w szeregach walczących wojsk już w szóstym roku swego życia — w wojnie Bałkańskiej. Strzelał z fuzji, kłaniał się — zgodnie z panującymi ówcześnie zwyczajami — ostrzelanemu przeciwnikowi i trochę wyśmiany, niezręczny samolot - latawiec zszedł z pierwszego swego pola bitwy, by równo za rok, ukazać się nad zastygłymi w bezruchu frontami, pierwszej wojny światowej. Tym razem już nie sam, lecz w towarzystwie wodnosamolotu, który też od tego momentu rozpoczął wykonywać taką samą pracę nad morzem, jaką od roku już samolot wykonywał nad lądem. Śledził więc i podpatrywał okręty przeciwnika, donosił o swych spostrzeżeniach własnym dowódcom, zwalczał bronią pokładową (karabinem maszynowym), samoloty przeciwnika, przezornie wymijając co większe okręty wojenne, przed artylerią których, odczuwał uzasadniony jeszcze wówczas respekt; zrzucał bomby na ce-

*) 1. Wodnosamoloty zależnie od konstrukcji swego podwozia dzielą się na: kadłubowe, pływakowe i amfibie. Amfibia jest wodno-samolotem kadłubowym, przygotowanym do startu i lądowania na wodzie i na lądzie, posiada więc oprócz szczelnego kadłuba, również normalne podwozie samolotu lądowego, chowane przy pomocy odpowiedniego urządzenia pod skrzydłami wodnosamolotu.

2. Lotniskowiec — specjalnie zbudowany okręt wojenny, służący jako lotnisko dla towarzyszących flocie morskiej samolotów. Lotniskowiec zabiera ze sobą w zależności od wielkości od 20—90 samolotów. Najnowsze powojenne lotniskowce zabierają nawet 140 samolotów. Górny pokład lotniskowca stanowi właściwą powierzchnię lotniska, długości od 200—300 mtr., po której startują i lądują samoloty. Wszystkie okręty bojowe, posiadające na swym pokładzie samoloty, oraz niektóre lotniskowce, zaopatrzone są w specjalne urządzenia, zwane „katapultami", przy pomocy których samoloty wyrzucane zostają w powietrze.

le mniej groźne dla niego i atakował z małych wysokości, tak zwanych „lotów koszących“, wszelkie „drobnoustroje“ morskie, w postaci małych jednostek pływających, do torpedowca włącznie.

Potrzeby wojenne flot morskich, śrubowały tempo technicznych udoskonaleń i rozbudowy wodnosamolotu. Szybko po sobie następują i padają rekordy szybkości i wysokości. Oddziały wodnosamolotów, pod nazwą „lotnictwa morskiego“, rozpoczęły pełnić nieprzerwaną do dnia dzisiejszego służbę na morzu dla okrętu. Wodnosamolot wkracza, też w tym czasie, na pokład okrętu wojennego, jako jego stały członek załogi. Pierwsza wojna światowa była okresem największego rozkwitu wodnosamolotu, podobnie jak i samolotu.

Dalszy, już powojenny rozwój techniczny lotnictwa, inspirowany świadomością ogólnie określonych i znanych potrzeb, jakie zaistnieć mogą w drugiej wojnie, stał pod znakiem silnego uzbrojenia samolotu i wodnosamolotu. Już w okresie głębokiego pokoju (1924 — 1934 r.) konstruktorzy samolotów wbudowywali w ich wnętrza potężne uzbrojenie, składające się z 4-ch, a nawet 6-ciu karabinów maszynowych, różnych kalibrów, pilnie bacząc, by wszystkie posiadały jak najlepsze „pole obstrzału“, t. zn. możność rażenia wroga z każdej strony jego podejścia. Problem stosunkowo łatwy do rozwiązania w samolocie, stał się niewykonalnym w wodnosamolocie. Dostosowany do warunków pracy na morzu, wodnosamolot z dużym i szczelnym kadłubem, lub wystającymi stale pływakami, z wysoko zawieszonymi silnikami, nie nadawał się do takiego rozłożenia uzbrojenia, które by zadość czyniły wymogom prawidłowego pola obstrzału. Ponadto — wynikający z opisanej konstrukcji wodnosamolotu — balast w postaci dużego ciężaru i oporów, spowodowanych wystającymi częściami, w dużym stopniu hamował szybkość i zwrotność maszyny. Obie wykazane przyczyny (słaba siła ogniowa oraz mała szybkość), zdyskwalifikowały wodnosamolot jako maszynę bojową, (myśliwską, pościgową), przesądzając jej klęskę w pierwszym zbrojnym starciu z samolotem wroga. Tak więc, uciążliwy serwitut wodnosamolotu na rzecz morza, przekreślił jego wojenną karierę. Świadomy swej klęski, wodnosamolot powoli opuścił wszystkie morskie posterunki, wymagające od niego bojowej sprawności; pozostał jednak dla floty niezastąpionym towarzyszem w dziedzinie wyszkolenia współpracy okrętu z lotnictwem. Na tym posterunku, jest niezastąpionym do dnia dzisiejszego, podobnie jak niezastąpionym jest w kompletnym składzie floty morskiej — okręt szkolny. Ponadto ogromny postęp techniczny i poczynione doświadczenia ostatniej wojny, wysunęły wodnosamolot na czołowe stanowisko w dziedzinie dalekomorskiego transportu i ruchu pasażerskiego. Amerykański wodnosamolot pasażerski „Clipper“, od szeregu lat szczęśliwie przebiega trasę morską Ameryka — Europa. Drugi, ogromnych wymiarów, wodnosamolot amerykański „Glenn Martin“ — przewidziany na wypadek wojny jako potężny bombowiec — jest zdolny przewieźć ładunek 50 t. z Ameryki do Europy i z powrotem, bez konieczności lądowania po drodze.

Pozbawiony opisanych mankamentów konstrukcyjnych, samolot (lądowy) zajął wszystkie opuszczone przez swego morskiego rówieśnika posterunki, w służbie dla okrętu na morzu. Dalszy już rozwój i praca lotnictwa morskiego ściśle związane są z samolotem, przy stosunkowo nieznacznym udziale wodnosamolotu.

Lotnictwo morskie pod znakiem samolotu.

Samolot, bijąc coraz to nowe rekordy doskonałości technicznej, z każdym dniem stawał się groźniejszym dla swoich przeciwników na lądzie i morzu. Wyczuwalne, aczkolwiek mało uchwytne jeszcze przed wojną, niebezpieczeństwo, grożące okrętowi ze strony samolotu, nakazywały flotom morskim powiększenie stanu swego lotnictwa morskiego, w myśl słusznej zresztą zasady taktycznej, mówiącej, że samolot wroga najłatwiej zwalczyć własnym samolotem. Wzrastają więc ilości samolotów zaokrętowanych na lotniskowcach i na okrętach bojowych (pancernikach i krążownikach). Wzrasta rówież ilość towarzyszących flocie lotniskowców. Różne typy zaokrętowanych samolotów, pozwalają na wykonanie rozlicznych zadań, na korzyść swego morskiego zespołu. Jedne, przyjmując na siebie rolę „oka dowódcy“ okrętu czy zespołu, śledzą stale nieprzyjaciela, meldując o jego ruchach, sile i zamiarach; inne zaś, zaopatrzone w bomby, torpedy i karabiny maszynowe, atakują wypatrzonego na morzu wroga; jeszcze inne typy samolotów, t. zw. myśliwskie lub pościgowe, zwalczają i niszczą samoloty przeciwnika, nie dopuszczając do wykonania podobnych zadań, na korzyść ich własnych okrętów.

Niezależnie od lotnictwa zaokrętowanego, mocarstwa morskie dysponują także lotnictwem, przeznaczonym wyłącznie do obrony morskich granic kraju. Ta część sił powietrznych nazywa się **„Lotnictwem Obrony Wybrzeża“.**

Lotnictwo zaokrętowane, łącznie z lotnictwem obrony wybrzeża, tworzą całość sił lotnictwa morskiego danego kraju.

Mniejsze państwa morskie, jak np. Polska, nie posiadające dużych ilości okrętów, dla zabezpieczenia swych życiowo ważnych interesów na morzu, dysponują tylko lotnictwem obrony wybrzeża, skupionym na stałych lotniskach przybrzeżnych, z których startujące samoloty, współpracując z flotą morską, wykonują podobne zadania jak lotnictwo zaokrętowane. W Polsce lotnictwo przeznaczone do obrony wybrzeża nazywa się **„Lotnictwem Marynarki Wojennej“.**

Do czasu drugiej wojny światowej, monopol obrony morskich granic państwa i morskich szlaków komunikacyjnych, należał niepodzielnie do okrętu wojennego. Udział w tym zadaniu, początkowo wodnosamolotu — później zaś samolotu, w niczym tej wielowiecznej pozycji

okrętu nie umniejszył, ani też nie podważył. Mizerny i kruchy — w porównaniu z okrętem — obraz, wtrącającego się coraz częściej w morskie sprawy samolotu, nie nasuwał dowódcom morskim żadnych jeszcze „złych myśli", co do losu okrętu, jaki mógłby go spotkać od strony powietrza. Na wszelki wypadek okręt zaopatrzył się w odpowiednią ilość własnych samolotów. W roku 1939, stan lotnictwa zaokretowanego na lotniskowcach wynosił: w Anglii 265 samolotów, w Ameryce 350 samolotów. Cyfry te były więcej niż skromne — wobec ogromu flot morskich. Panująca jednak powszechnie wiara w potęgę i odporność okrętu wojennego, przeciwstawiła się zdrowej myśli, niektórych uczonych wojskowych, dążących do zwielokrotnienia tych liczb. Pierwsze — z wybuchem drugiej wojny — zrzucone przez samoloty na flotę morską, bomby i torpedy, spowodowały ogromne straty w okrętach i popłoch wśród starych doktrynerów. Maleńkie ilości, rozdrobnionego po wielu morzach lotnictwa zaokretowanego, nie były w stanie zapewnić bezpieczeństwa flotom. Bolesne doświadczenie wojenne, okupione stratą największych okrętów państw alianckich, stało się bodźcem do gwałtownej rozbudowy lotnictwa w następnych latach wojny. Duży i nagły wzrost lotnictwa zaokretowanego (w Anglii 265 sztuk w 1939 r., — 2.000 sztuk w roku 1945 i w U. S. A. 350 sztuk w 1939 r. — 4.500 sztuk w 1945 r.), jest miarą nie tylko głęboko odczutych ofiar, lecz świadczy również o dużej bojowej roli samolotu w działaniach morskich. Śmiertelne niebezpieczeństwo, jakie zagroziło okrętom wojennym ze strony samolotu, zażegnane zostało lotniczą przewagą w powietrzu własnych sił lotniczych, w asyście których, okręt odzyskał swoją pewność siebie i potrzebne mu bezpieczeństwo powietrzne na morzu i w porcie.

Lotnictwo morskie w Polsce.

W kompleksie rozwijających się przed wojną spraw morskich w Polsce — lotnictwo morskie nie znalazło właściwego zrozumienia i odpowiedniej pozycji w układzie sił, przeznaczonych do obrony wybrzeża. Krańcowo mylna ocena politycznego nastawienia do Polski naszych sąsiadów, powodująca szereg zaniedbań w dziedzinie przygotowań obronnych zachodniej granicy Polski, stała się jedną z przyczyn słabego rozwoju lotnictwa obrony wybrzeża. Nie bez wpływu na to zagadnienie były również poglądy ówczesnych morskich dowódców, wyrażające się przesadną oceną bojowych wartości okrętu w warunkach nowoczesnej wojny. Niewątpliwie, źródłem tych poglądów — znanych nam już z pierwszej części artykułu — była „Great Fleet", której zapatrywania wojenne i zwyczaje — odpowiednie być może dla samej Anglii — były często wzorem dla małych krajów morskich, posiadających krańcowo odmienne od angielskich, warunki geograficzne i gospodarcze.

Istniejące w Polsce od 1922 roku lotnictwo morskie, w momencie wybuchu wojny polsko-niemieckiej w 1939 r., zaopatrzone było w stare, niezdolne do działań bojowych szkolne typy wodnosamolotów. Już w pierwszych 3-ch dniach wojny, Niemcy, działając wyłącznie lotnictwem, rozbili słabiutkie lotnictwo morskie i zniszczyli znaczną część floty morskiej. Tylko małe traulery, które szczęśliwie uniknęły losu swych dużych i silnych towarzyszy, przez szereg jeszcze dni, ofiarnie pełniły służbę, wspierając swym ogniem bataliony, walczącej na Kępie Oksywskiej, piechoty i marynarzy.

Nowe, odzyskane po zwycięskiej dla nas wojnie — warunki geograficzne kraju, w których 500 kilometrowy pas wybrzeża daje nam wszystkie przywileje państwa morskiego, narzucają konieczność stworzenia takiego układu sił morskich, który uwzględniałby nie tylko polityczny, korzystny obecnie dla nas układ stosunków w wschodniej części morza, lecz i osiągnięte doświadczenia, w działaniach morskich, ostatniej wojny. Obiektywna ocena, ogólnie tylko nakreślonego w niniejszym artykule, wpływu samolotu na bojową samodzielność okrętu i wynik walk morskich, wskazuje na lotnictwo Marynarki Wojennej jako podstawowa broń wybrzeża, zdolną zabezpieczyć całość działań lądowych i morskich.

W zrozumieniu tego faktu, czynione są w Marynarce Wojennej wysiłki w kierunku odbudowy lotnisk i urządzeń lotniczych wybrzeża. Praca rozpoczęta została od podstaw. Jednocześnie z odbudową techniczną, opracowuje się podręczniki szkolne, potrzebne regulaminy i instrukcje. Przygotowuje się również i gromadzi potrzebny do szkolenia przyszłych kadr specjalistów — sprzęt. Cały zaś obecny personel lotnictwa, obok swych ciężkich obowiązków służby wartowniczej i pracy przy odbudowie portów lotniczych, odbywa normalne, fachowe przeszkolenie.

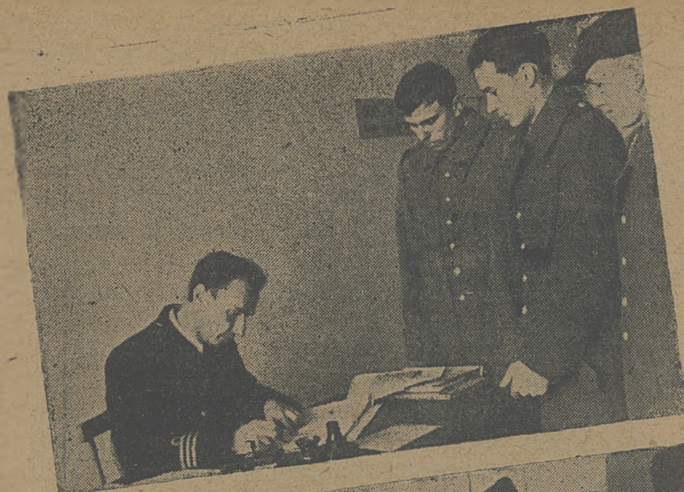
Szczupłe na razie jeszcze, oddziały lotnictwa morskiego wykonują prace przygotowawcze po zakończeniu których, sprowadzone zostaną na wybrzeże samoloty i wodnosamoloty, dla przeprowadzenia normalnych ćwiczeń, ze stale wzrastającą flotą morską. Bezprzykładne zniszczenia naszego obszaru przymorskiego, oraz rosnące potrzeby w innych dziedzinach życia państwowego, nie pozwalają na wzmożenie tempa odbudowy.

Stale jednak polepszające się warunki ekonomiczne kraju, jak również panujące powszechnie zrozumienie dla spraw lotnictwa morskiego — umożliwią wykończenie rozpoczętego dzieła odbudowy. Spośród wszystkich środków, zabijających i niszczących, użytych w ostatniej wojnie, wydaje się, że bez obawy popełnienia omyłki „palmę pierwszeństwa" przyznać możemy lotnictwu. To największe w nowoczesnej wojnie niebezpieczeństwo powietrzne, odeprzeć można tylko własną siłą lotniczą.

A. Krawczyk, kmdr. ppor.

Obowiązek spełniony —

POWRÓT DO CYWILA





— Dalej, kto następny? Nazwisko, imię?...

Rząd umundurowanych postaci przesuwa się przed oficerem załatwiającym ostatnie formalności przed odejściem do cywila.

...Dwa lata, a nierzadko i grubo więcej. I to nie byle jakie dwa lata! Wielu z tych, którzy opuszczają szeregi wojska odbywało służbę nie w zwyczajnych i codziennych warunkach. Przeszkolenie rekruckie: — w pasie przyfrontowym, służba: — na froncie, manewry: — w boju, a ostre strzelanie: — bynajmniej nie do figurek z tektury...

I może właśnie dlatego człowiek już tak się zżył z tym mundurem, który tak często był jednocześnie i prześcieradłem i kocem i poduszką, i całym komfortem twardego żołnierskiego żywota.

I pewnie też dlatego, ten garnitur cywilny wydaje się czymś obcym, czymś, co wcale nie pasuje i w czym człek się czuje jakoś dziwnie i nieswojo.

Mimo, że się ma go na sobie, to jednak nogi mimo woli same prężą się, kiedy padnie rozkaz: „Na prawo patrz"! i dowódca składa raport przełożonemu.

Jeszcze jeden piękny i niezapomniany moment: dekoracja. Ci, którzy część swej służby odbyli w okopach na froncie, w pełni zasłużyli sobie na odznaczenie. Ten medal za Odrę, Nysę i Bałtyk będzie też stale przypominał o tym, — że ziemi wywalczonych własnym trudem i krwią, nie oddamy nigdy. O tym się będzie pamiętało także i w cywilu...







Święto sojuszniczej ARMII RADZIECKIEJ

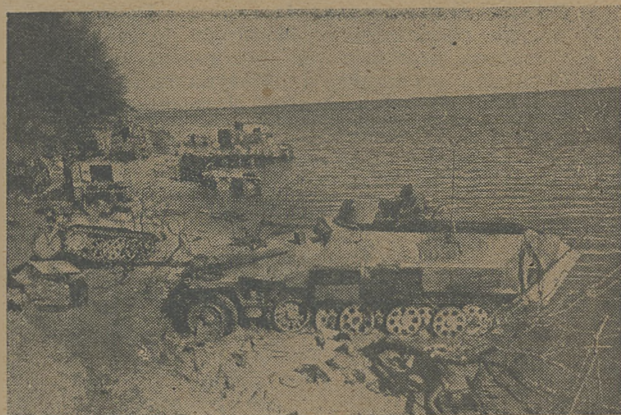
W roku 1918 Niemcy byli już niedaleko Piotrogrodu, gdy w dwóch miejscach, pod Pskowem i Narwą zastąpiły im drogę oddziały ochotnicze nowopowstałej Armii Czerwonej. 23 lutego tego roku, po krwawych bitwach, Niemcy zostali zatrzymani. Dzięki bohaterstwu radzieckiego żołnierza zażegnane zostało śmiertelne niebezpieczeństwo. Ten właśnie dzień — 23. 2. 1918 — uważany jest za dzień powstania Armii Czerwonej.

Armia Czerwona w czasie ostatniej wojny z Niemcami zdobyła sobie sławę wyzwolicielki narodów. Dzięki jej zwycięstwom, odzyskał swą wolność także naród polski. Siła tej Armii tkwi nie tylko w wybornym uzbrojeniu. Wzmacnia tę siłę fakt, że w Armii Czerwonej nie odgrywają żadnej roli różnice pochodzenia czy stopień zamożności. Najwyższe stanowiska w armii zajmują ludzie najzdolniejsi.

A ducha bojowego żołnierza radzieckiego znamy wszyscy, bowiem nasz żołnierz związany jest z Armią Czerwoną braterstwem broni, scementowanym wspólnie przelaną krwią na polach bitew.

Na zdjęciach: 1) Piechota morska radzieckiej Floty Czarnomorskiej wysadzona z okrętów, udaje się na stanowiska. Jesień 1941 r. 2) W początkach 1945 r. Armia Czerwona zdecydowanie złamała opór niemiecki w Zatoce Gdańskiej. Oto widok rozbitych w tym rejonie czołgów hitlerowskich. 3) Czerwiec—lipiec 1944: przeprawa wojsk radzieckich przez Wisłę.





Ogłoszony w poprzednim (13) numerze „Marynarza Polskiego" KONKURS-ANKIETA p. n.

„Co pragnę widzieć w „Marynarzu Polskim"

wywołał żywe zainteresowanie wśród naszych Czytelników, czego dowodem wiele odpowiedzi, które przychodzą z każdą pocztą. Oddźwięk ten świadczy, jak ceniony jest „Marynarz Polski" wśród swoich odbiorców, jak każda zmiana pisma na lepsze przyjmowana jest z radością. Wierzymy, że dzięki trzeźwej ocenie Czytelników „za i przeciw", dzięki projektom przez Nich nadesłanym, zdołamy podnieść poziom „Marynarza Polskiego do maksimum. KAŻDY PRZYJACIEL NASZEGO PISMA WINIEN WZIĄĆ UDZIAŁ W KONKURSIE-ANKIECIE.

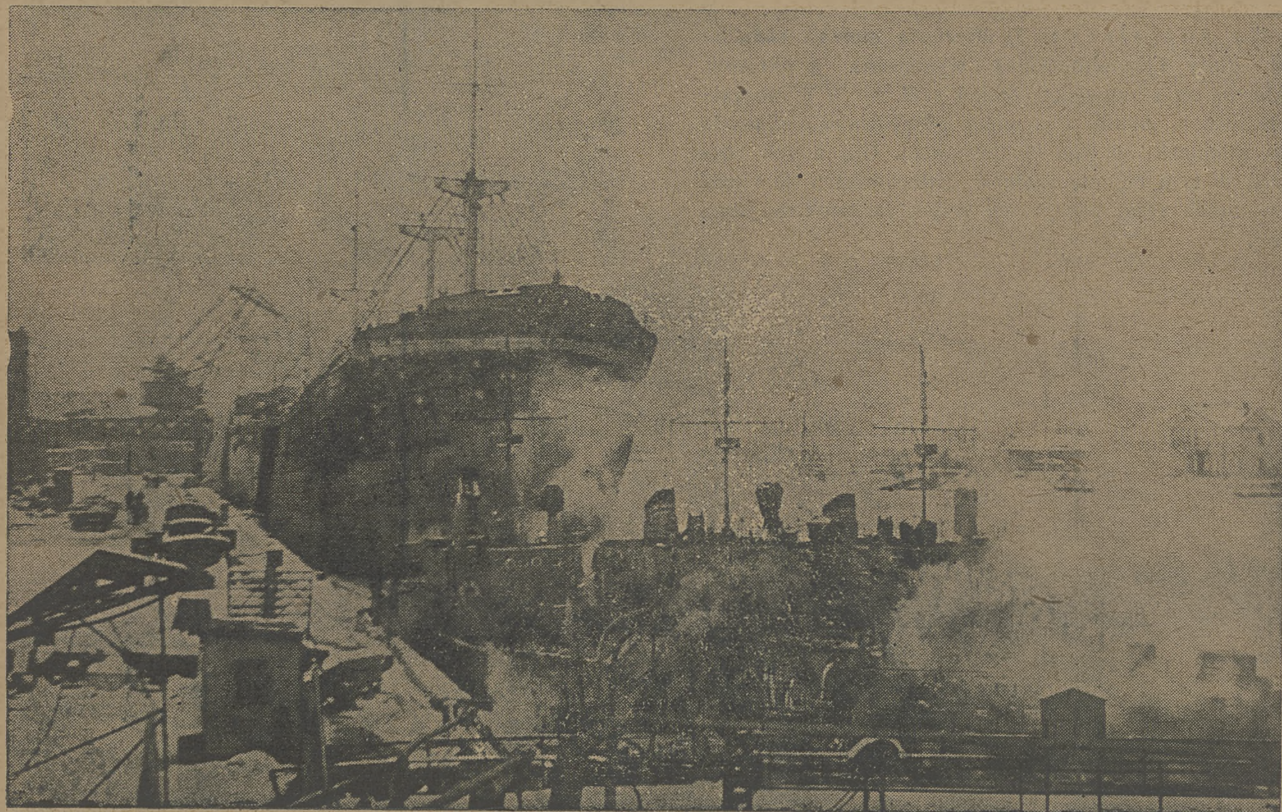
Jak już zaznaczyliśmy w poprzednim numerze, w związku z pierwszą rocznicą istnienia naszego pisma, zamierzamy powiększyć format już od kwietnia r. b. Prosimy również o wyrażenie swego zdania o tym. Tym wszystkim, którzy kompletują „Marynarza" nadmieniamy, że oprawione numery 1—15 tworzyć będą rocznik (kwiecień 1946 — kwiecień 1947). Podając nowe projekty prosimy pamiętać o naszych skromnych możliwościach technicznych. Drukujemy „Marynarza" we własnej drukarni Mar. Woj., która — gdy po sześcioletniej nieobecności przybyliśmy znów do Gdyni — zionęła pustką, spowodowaną brakiem maszyn drukarskich. Dzięki niestrudzonej pracy organizatorów, drukarnia pracuje dziś „pełną parą". Jednakże (odpowiadamy w tym miejscu niektórym naszym Czytelnikom) na razie nie możemy marzyć o własnej rotograwiurze, na której drukuje się np. „Przekrój", czy „Żołnierz Polski".

Prosząc raz jeszcze naszych Czytelników o jaknajliczniejszy udział w Konkursie-Ankiecie, przypominamy, że **termin nadsyłania odpowiedzi mija z dniem 31 marca rb.**

Po tym dniu, specjalne jury konkursowe w składzie: **Kmdr. J. Urbanowicz**, zastępca D-cy Mar. Woj., **Kmdr. por. S. Mieszkowski**, komendant Of. Szk. M W., **Kmdr. ppor. T. Rutkowski**, szef oddz. wyszkolenia Mar. Woj., **Red. Janusz Stępowski**, znany pisarz marynistyczny, oraz zespół **redakcyjny „Marynarza Polskiego"**, przystąpi do rozpatrzenia nadesłanych odpowiedzi.

Redakcja „Marynarza Polskiego" przeznacza 10 NAGRÓD za 10 najlepszych odpowiedzi:

1) Roczna prenumerata „Marynarza Polskiego"
2) Roczna prenumerata „Przeglądu Morskiego"
3) Półroczna prenumerata „Marynarza Polskiego"
4) Półroczna prenumerata „Marynarza Polskiego"
5) Książka: „Bitwa o Maltę" Forestera
6) Książka: „Wielkie dni małej Floty" Pertka
7) Książka: „Wielkie dni małej floty" Pertka
8) Książka: „Pod polską banderą wojenną" Pertka
9) Książka: „Pod polską banderą wojenną" Pertka
10) Kwartalna prenumerata „Marynarza Polskiego"



ZIMOWA PRACA STOCZNI

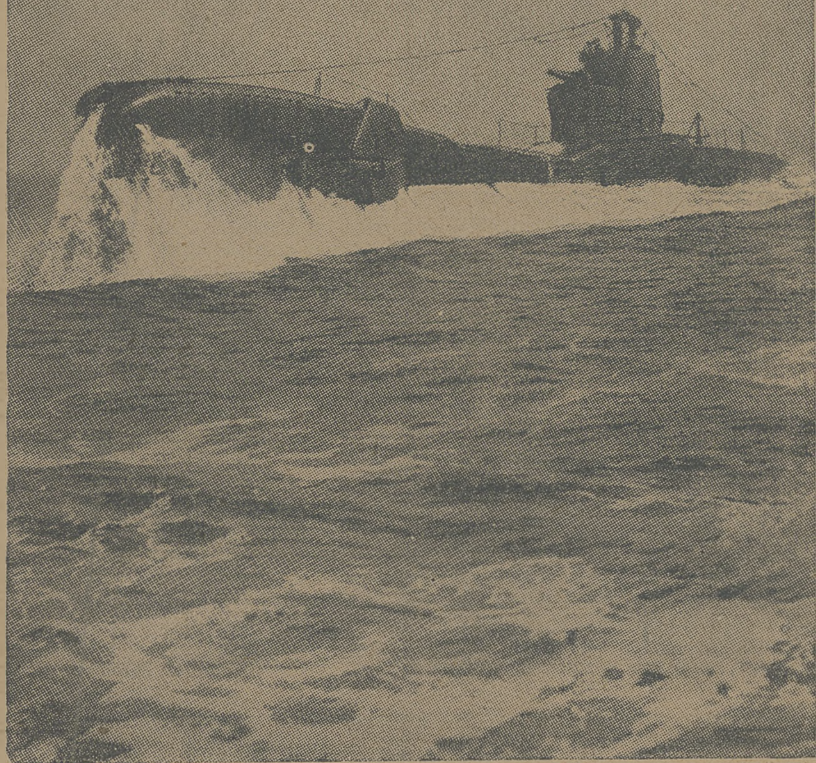
Wydawałoby się na pozór, iż sezon zimowy jest martwym sezonem w życiu Marynarki Wojennej. Mniemanie takie jest jednak z gruntu fałszywe. Jeśli się rzadziej wychodzi w morze nie znaczy to jeszcze, że praca zamiera. Zmienia ona jedynie swój charakter.

W okresie zimowym kładzie się główny nacisk na przygotowanie sprzętu i taboru do służby w lecie. Przeprowadza się remont, sprawdza się mechanizmy, usuwa się dostrzeżone uszkodzenia.

Do jednej z naszych stoczni zawinęły właśnie trawlery, które zostają poddane gruntownym oględzinom. Wśród zaśnieżonych nabrzeży, obok olbrzymich kadłubów statków handlowych widnieją małe sylwetki tych okrętów, które przybyły tu, aby nabrać nowych sił dla pełnienia dalszej swej służby z nastaniem pierwszych dni wiosennych.

J. Modrzejewski

Najszybsze OKRĘTY PODWODNE świata



Prasa brytyjska doniosła o budowie nowego rodzaju okrętów podwodnych, wyposażonych w turbiny gazowe, które mają trzykrotnie zwiększyć dotychczasową szybkość „stalowych rekinów".

Okręty podwodne mają dwie szybkości: nawodną, uzyskiwaną przy pomocy maszyn spalinowych i podwodną, którą zapewniają im motory elektryczne. W zakresie pierwszej osiągnięto 22,5 węzła, co należy uważać za poważny postęp, druga natomiast pozostaje nierozwiązanym dotąd problemem, gdyż konstruktorzy nie mogą wyjść poza granice 8—10,5 węzła (jedynie amerykański „S48" z 1921 roku rozwija 11 węzłów).

Tymczasem kwestia szybkości „podwodnych korsarzy" nabrała ważkości w związku z budową szybkobieżnych transportowców amerykańskich typu „Liberty" i „Victory" (15—17 węzłów), dalej z uwagi na postępy techniczne środków zwalczających, wreszcie na skutek rozszerzenia się obszarów żeglugi (morza podbiegunowe) i powiększenia szybkości okrętów wojennych (okręty liniowe do 35 węzłów, przeciętne oceaniczne kontrtorpedowce 36—40 węzłów, lotniskowce ponad 30 węzłów).

W czasie ubiegłej wojny światowej przeciętna szybkość większych okrętów podwodnych państw sojuszniczych podniosła się na 17—19 węzłów (na powierzchni). Niemcy uzyskali jeszcze więcej stwarzając typ o jednolitym napędzie diesowym ze specjalnymi masztami, spełniającymi rolę kominów. Typ ten przekroczył 20 węzłów, pływając przeważnie w półzanurzeniu, które umożliwiło wykorzystanie Diesla pod wodą. W ten sposób równocześnie unikał działania radaru. Słabą jego stroną była możliwość zauważenia dymiących masztów - kominów przez bezpośrednią obserwację patroli okrętowych i lotniczych, i wrażliwość, właśnie w owym półzanurzeniu na działanie nawet artylerii okrętów lekkich.

Przykładem powyższego faktu może być zatopienie „U 407" na morzu Egejskim przez kontrtorpedowiec ORP „Garland" (1335 ton).

Prawdopodobnie turbina gazowa będzie działać na wzór niemieckiej koncepcji napędu jednolitego na oba rodzaje żeglugi, na i podwodną. Trzykrotne powiększenie szybkości zapewne dotyczy efektów podwodnych co dawałoby 24—30 węzłów czyli przewagę jednej trzeciej nad najściglejszymi transportowcami a dwukrotną nad przeważną masą statków towarowych.

Powyższa przewaga umożliwia „stalowym rekinom" owo minimum potrzebne do manewrowania w stosunku do płynącej karawany eskortowanej. Perspektywy przyszłości, znacznie przekraczają obecne doświadczenia i osiągnięcia, zarówno w dziedzinie budowy okrętów podwodnych jak i statków pasażersko - towarowych. Wprowadzenie energii atomowej jako napędu, stawia obecne rewelacje jako fazę przejściową.

Gdy jednak porównamy ewentualne korzyści z zastosowania turbiny gazowej z maksymalnymi wynikami budownictwa z okresu międzywojennego (tylko szybkość) zobaczymy, że różnica nie będzie znów taka duża.

Prymat najszybszego okrętu podwodnego świata utrzymuje angielski typ „Thames", który obok prototypu składa się jeszcze z dwuch podobnych jednostek „Clyde" (wycofany ostatnio ze służby) i „Severn", zbudowanych między 1932 a 1934 r. Wojna przerwała budowę konkurencyjnego „Roland Morillot" (23 węzły), i mimo wysiłku mózgów nie dała nic lepszego pod względem ilości węzłów, rozwijanych na powierzchni.

Nie od rzeczy będzie więc ujawnienie szeregu ciekawostek „rekordzistów", choćby dlatego, że mamy je nie z urzędowych źródeł brytyjskich, nie zawsze ścisłych, ale z „niedyskretnych" obliczeń francuskiego inżyniera morskiego Isabelle. Obiektem badań Francuza był „Severn", który stał na kotwicy w porcie Nizza. Identyczny jest „Clyde", zaś nieco zmodyfikowany „Thames" zaginął na jesieni 1940 r.

„Severn" należy do wielkich oceanicznych okrętów podwodnych o wyporności nawodnej 1850 ton (ORP „Orzeł" i „Sęp" tylko 1110 ton). Jego dowódca już w 1938 r. wyraził opinię, że jest stanowczo za duży, i rolę bojową odegrają jednostki trzykrotnie mniejsze, co w pełni potwierdziły doświadczenia okresu 1939-45 r. (największe sukcesy osiągnęły angielskie typy „S" i „U" oraz ORP „Sokół" i „Dzik" po 540 ton na Atlantyku; jedynie na Pacyfiku najlepsze okazały się średnie typy po 1500 ton). Wyporność podwodna „Severna" jest o 830 ton wyższa.

(Dokończenie na nast. str.)

Przeznaczony do działań oceanicznych ma też rejon pływania (bez konieczności zawijania do portów) ustalony na 20.000 mil morskich maksimum, a 7770 mil może iść 19-węzłową szybkością czyli tyle co brytyjska eskad a bojowa ze starszymi pancernikami. Natomiast rekordowa szybkość dosięgła 21,5 węzła nad wodą, a 10 węzłów w zanurzeniu.

Pewne specyficzne braki ograniczają czas rejsu „Severna" pod wodą do 18 godzin Potem musi wypłynąć. Tablica zanurzeniowa określa jego możliwości opadniecia pod powierzchnię na 107 m, co niewiele ustępuje rewelacjom włoskich okrętów podwodnych. Przed wojną nigdy jednak nie przekroczono 61 m. Szybkość zanurzenia jest dosyć nikła bo wynosi aż 50 sekund. W każdym razie jest już lepsza niż na francuskim krążowniku podwodnym „Surcouf" (2880 ton), który grążył się 2 minuty i zapewne dlatego został zatopiony przypadkowo w 1942 r. przez kanadyjską korwetę.

Możliwość zabrania paliwa przez „Severn" ocenia inż. Isabelle na 210 ton ropy. Wystarcza to dla 10 000 KM i na przydługi 20 000 milowy rejs o którym marzył Juliusz Verne, jednak nie podwodny, a powierzchniowy.

Olbrzym brytyjski ma jednak wrażliwą konstrukcję i musi być regularnie po 6 miesiącach służby umieszczony na tydzień w doku, a niezależnie od tego po 18 miesiącach pływania na dwa miesiące „wypoczynku" dla oględzin.

Opis zewnętrzny „Severna" zawiera dużo cyfr, ale są one potrzebne dla uzmysłowienia sobie rozmiarów poszczególnych jego części. Przede wszystkim jedno ogólne stwierdzenie: omawiany „rekodzista" brytyjski ma niespotykanie w swojej klasie wysokie nadbudówki pokładowe. Dziób jego wznosi się prawie 4 m nad wodę, peryskopy zaś, bliźniacze kończyny, nawet 9 m. Tak samo duża jest wysokość części podwodnej (odległość między stępką a górną krawędzią zewnętrznego kadłuba) bo nie 4,11 m — jak chcą roczniki — ale nawet 5,3 m. W sumie różnica pomiędzy najwyższą częścią a najniższą dochodzi do 14,3 m, co oczywiście nie wpływa zbyt korzystnie na manewrowanie w portach, zatokach i cieśninach ani też na „dyskretność" sylwetki. Przy tej okazji warto czytelników zapoznać z zasadniczymi wymiarami omawianego okrętu podwodnego: długość 99 m, szerokość 8,53 m.

Pokład „Severna", który nawiasem mówiąc, nie ma drewnianej podłogi i jedynie w portach jest częściowo przykrywany matą, nie jest jednolity. W okolicy baszty bojowej wznosi się 2,5 m nad wodą, idąc ku dziobowi podnosi się, ku rufie zaś opada i jest pokryty otworami, które łączą się z przedziałem Diesla. Wspomniana baszta dowódcy (dawniej nazywana dość groteskowo kioskiem) znajduje się 4,5 m nad poziomem morza; z tyłu jest zamknięta, z przodu zaś zaopatrzona w trzy iluminatory przystosowane do ciśnienia wody w zanurzeniu. Z niej wystrzeliwuje para peryskopów, które schodząc do centrali mają w całości po 10,7 m długości, a przedni średnicę 250 mm.

Uzbrojenie okrętu podwodnego „Severn" nie różni się od uzbrojenia trzykrotnie mniejszych jednostek. Składa się na nie sześć wyrzutni torpedowych 533 mm, zgrupowanych wyłącznie w części dziobowej, po trzy jedna nad drugą. Oprócz załadowanych w nich torped są jeszcze zapasowe dla pierwszych czterech wyższych wyrzutni w przedziale sąsiednim, i dwie w pudłach specjalnych pod podłogą przedziału. Razem „Severn" ma 12 torped, co jest nieproporcjonalne do rejonu działania. (Nadto rozporządza jednym działem 102 mm i 2 N.K.M pl.). Wyrzutnie nie posiadają zewnętrznych klap zamykających i ta wada razem z nieszczególnym umieszczeniem urządzeń kotwicznych wpływa na mniejszą odporność kadłuba (inż. Isabelle).

Nie rozpraszając uwagi na szczegóły wnetrza „Severna", dość zresztą szablonowego, ograniczę się do kilku szczegółów charakterystycznych.

Przede wszystkim zbiorniki balastowe nie są rozmieszczone na całej długości okrętu. 10 z nich symetrycznie zajmują śródokręcie raczej część środkową, dwa dalsze umieszczono na krańcach okrętu. Ponadto ma on tradycyjne ciężary zabezpieczające, po 10 ton wagi, z każdej strony.

Załoga olbrzyma podwodnego liczy 5 oficerów (w tym 1 inżynier), 25 specjalistów pokładowych, 31 podoficerów i szeregowych. Pomieszczenia dla pierwszych i drugich znajdują się w części dziobowej (albo na szymborku albo na bakorcie) z biurem, dla trzecich na rufie.

Resztę szczegółów objaśnią przekroje.

Na zakończenie należy podkreślić, że wielka szybkość okrętów podwodnych typu „Severn" została osiągnięta w pierwszym rzędzie dzięki podniesieniu wyporności a później dzięki rezygnacji z innych elementów głównie osłabieniu uzbrojenia.

Gdy przekonano się w czasie drugiej wojny światowej o większych możliwościach małych i średnich okrętów podwodnych, dalsze zwiekszanie szybkości nawodnej kosztem wyporności okazało się niecelowym. Stąd też również m. in. zwrot w kierunku zmiany rodzaju napędu.

Józef Modrzejewski.



SPOSÓB PODNOSZENIA Z DNA MORSKIEGO ZATOPIONYCH OKRĘTÓW.

W miejsce zatopionego obiektu, spuszcza się pod wodę duże pontony, które zostają przymocowane przez nurków, za pomocą potężnych nitów do burt zatopionego okrętu. Z chwilą przytwierdzenia pontonów, usuwa się z nich wodę przy pomocy zgęszczonego powietrza. Dzięki temu, okręt p o d n o s i się ku powierzchni morza, gdzie można go poddać remontowi. W ZSRR wiele zatopionych okrętów, wydobyła w ten sposób Ekspedycja Podwodnych Robót Specjalnego Przeznaczenia — w skrócie EPRON. Jesienią 1933 r. tą metodą wydobyto z dna Morza Polarnego łamacz lodu „Sadko", który zatonął w 1916 r. W tym celu radzieckie fabryki przygotowały 16 olbrzymich pontonów, które użyto do podnoszenia łamacza; każdy z pontonów nabierał w siebie 200 t. wody.

Inż. T. Dobrowolski.

JUTRZEJSZE OKRĘTY

Stanisław Mieszkowski, kmdr. por.

W pierwszych dwu latach powojennych zaznaczył się wyraźnie zastój w budownictwie flot. Stan ten pogłębiła się nieustannie. W wielu wypadkach nie tylko nie zakłada się nowych stępek na pochylnie, ale nawet przerywa już rozpoczętą budowę serii okrętów, których prototyp okazał się udanym. Jesteśmy więc świadkami zjawiska wręcz odwrotnego niż po pierwszej wojnie światowej. Wszak pamiętamy dobrze, że orgia budownictwa powojennego w tamtej epoce musiała być dopiero powstrzymywana sztucznie umową waszyngtońską z roku 1922, w której ograniczano maksymalne wyporności poszczególnych typów okrętów, ustalono największy kaliber artylerii na 406 mm i wreszcie ustanowiono dopuszczalny stosunek flot zwycięzców na: Anglia — 5, USA — 5, Japonia — 4, Francja — 3,7, wreszcie Włochy — 3,6.

Czemu więc zawdzięczamy dzisiejszy stan — pewności powszechnego długotrwałego pokoju, kryzysowi materialnemu, czy wreszcie może zmierzchowi okrętu nawodnego jako środka walki? Jest wiele oznak i objawów, że żadnemu z tych trzech czynników, albowiem, jak uczy nas historia, największe floty powstawały podczas długotrwałych pokojów, kryzys materialny w niewielkim tylko stopniu hamował ich rozwój, a zmierzchu okrętu wojennego bynajmniej nie spodziewamy się. Decydującym jest tu inny moment — konstrukcja okrętów przyszłości i to przyszłości najbliższej, ma ulec kapitalnym przemianom. Ogarną one nieomal wszystkie dziedziny budownictwa okrętowego: kadłub i napęd, morskość i promień działania, niezatapialność i odporność, a nade wszystko uzbrojenie nowoczesnego okrętu ulegną rewelacyjnym inowacjom. Są one nieodzowne. Z jednej strony okręt okazał się stosunkowo zbyt mało odpornym na działalność lotnictwa, z drugiej cała kaskada ostatnich osiągnięć technicznych czeka na praktyczne zastosowanie ich przede wszystkim w budownictwie morskim, jak to było od wieków. Zdobycze metalurgiczne, nowe sposoby spawania, wynalezienie lekkiego stopu żelazo - glinowego całkowicie odpornego na kawitację,*) podjęcie prób zastosowania napędu na mieszaninę piorunującą, wreszcie niezawodnie już przeprowadzane doświadczenia napędów atomowych to poszczególne elementy. Fakt, że małe półpokładowe barki desantowe potrafiły przebywać setki, a nawet tysiące mil poprzez otwarty ocean, pozostając z dala od baz i portów całe tygodnie, może posłużyć przy tym dodatkowo do śmiałych koncepcji konstrukcyjnych.

Największe jednak i niezawodne już inowacje, że tak je nazwiemy, — pierwszego rzutu, oczekują nas w dziedzinie uzbrojenia współczesnego okrętu wojennego. Pójdą one nie tylko w kierunku spotęgowania skuteczności i unifikacji, ale wpłyną dodatkowo w kapitalnym stopniu na zmniejszenie i uproszczenie konstrukcji okrętu, na jego taniość, prostotę obsługi i szybkość budowy. Artyleria okrętowa zostanie zastąpiona bronią rakietową. Dzisiejszy stan techniczny pozwala już jej wrócić niedaleki prymat, a nawet wyłączność pośród broni okrętowych. Zniknie więc ciężka wagowo i bardzo niekorzystnie dla stateczności okrętu rozmieszczona długolufa artyleria, a miejsce jej zajmą liczne bezbarbetowe**) lekkie wyrzutnie pocisków rakietowych, przypominające swym wyglądem coś pośredniego między wielolufowymi granatnikami, a takimiż moździerzami. Niesamowicie rozbudowaną ciężką, bardzo drogą i skomplikowaną aparaturę kierowania ogniem zastąpi jedno czarodziejskie wprost pojęcie — Radar — a raczej ich seria. Te lekkie, małe, universalne przyrządy zastąpią konżugatory, najzmyślniejsze liczydła, korektory, paralaktory, bateie drogocennych i precyzyjnych dalmierzy i wiele innych aparatów i mechanizmów razem wziętych. Nową broń będzie można zredukować co najwyżej do dwu kalibrów na poszczególnych typach okrętów i będzie ona zarówno morską jak i przeciwlotniczą. Wielkość okrętu nie będzie wpływała na kaliber jak to ma miejsce w dzisiejszej artylerii, a będzie świadczyła o ilości wyrzutni. Torpeda ozdobi swą interesującą sylwetką wszystkie, najmniejsze chociażby, muzea broni i osobliwości. Miejsce jej zajmie rakieta podążająca z błyskawiczną szybkością 1500 m/sek., wygodniejszą i pewniejszą drogą powietrzną do zamierzonego celu. Okręt jutra rozwinie bardzo wielostronnie swe środki dymotwórcze. Nawet najmniejszy z tych okrętów wyposażony w stabilizator***) i kilka automatycznych luf-wyrzutni większego kalibru, będzie mógł stać się groźnym przeciwnikiem największego olbrzyma przy sprawnej i zdeterminowanej załodze.

Myśl ludzka dąży jednak jeszcze dużo dalej. Liczne doświadczenia i próby dokonywane ze ślizgopłatami****) nawet dużych wymiarów, zdawałyby się wskazywać na realizowanie prób oderwania się od bezwzględnego prawa fizycznego, ograniczającego zdecydowanie najważniejszy element okrętu — jego szybkość. Nieubłagane to prawo głosi, że wzrost oporu wody rośnie wprost proporcjonalnie do sześcianu szybkości płynącego obiektu. To prawo właśnie jest sprawcą fantastycznych wprost mocy turbin szybkobieżnych okrętów i zmusza konstruktorów do dalszych poszukiwań zgoła odmiennych dróg i rozwiązań w pogoni za dalszym zwiększeniem szybkości.

Nie wyprzedzajmy jednak zbytnio faktów i nie osnuwajmy fantazją zdobyczy roku dwutysięcznego niezawodnych już rewelacji dnia jutrzejszego. Przypomnijmy sobie mimo wszystko, że zaledwie ¾ wieku dopiero upłynęło od czasów, kiedy to dowódca ówczesnego parowo-żaglowego okrętu, zbliżając się do portu w którym oczekiwały go manewry cumowania czy kotwiczenia, dawał komendę na pokład: — „Do manewru, żagle staw!" Do maszynowni zaś rozkazywał: — „Rozpoczynam manewr, odstawić maszynę"! Ufał bardziej swym płótnom niż „nieczystej sile" dziś już archaicznej dwucylindrowej maszyny parowej.

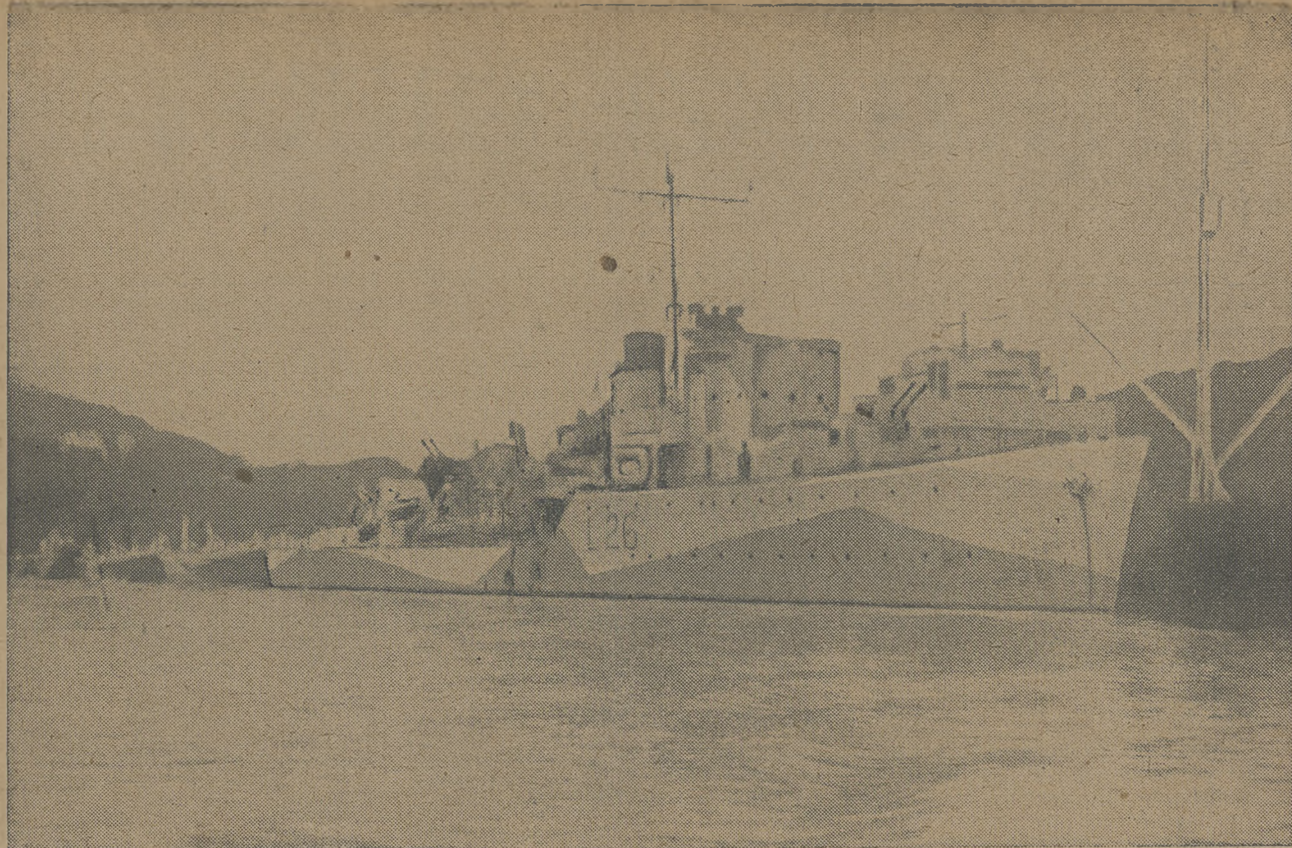
---

*) kawitacja — bardzo szybko przebiegający proces utleniania się i wypłukiwania aluminium przy zetknięciu z morską wodą.

**) Barbet — dolne obracalne kondygnacje wieży artyleryjskiej, sięgające wewnętrznych pokładów okrętu.

***) Stabilizator — przyrząd powstrzymujący boczne przechyły okrętu. Opis tego urządzenia ukaże się w jednym z następnych numerów.

****) Ślizgopłat — okręt doświadczalny, zaopatrzony w redan i śmigła napędowe oraz małe płaty nośne.



ORP „ŚLĄZAK"

Bojowy chrzest ORP „Ślązak" POD DIEPPE

Ta noc, pełna dramatycznych wydarzeń, zapadła cicho i niespostrzeżenie, jak każda letnia noc na wyspie angielskiej. Jednak załoga niewielkiego kontr-torpedowca konwojowego „Ślązak" czuła, że coś wisi w powietrzu". Starzy bosmani chodzili jakoś szybciej po pokładzie, jakoś głośniej stukał zegar w mesie, oficerskiej, gdzie przyciszonymi głosami radzono nad czymś bardzo niezwykłym, gdyż twarze oficerów wyrażały napiętą uwagę.

Oczywiście, dla starych wilków morskich było jasne, że „tu coś się święci". Młodzi adepci marynarscy, których było wielu na „Ślązaku", czuli, że tym razem będzie „ciepło" i już z góry niejeden miał „lekkiego pietra".

Dotychczas „Ślązak" rzadko spotykał nieprzyjacielskie jednostki morskie i powietrzne i to na dużych odległościach, podczas konwojowania statków handlowych. Mimo, że już kilkakrotnie było „gorąco", to jednak bezpośrednio „Ślązak" nie zapoznał się z Niemcami.

Długie ćwiczenia i szkolenie w bazie głównej „Royal Navy" w Scapa Flow i beznadziejne, nudne rejsy z konwojami, rozładowały stopniowo początkową atmosferę napiętego oczekiwania walki na morzu.

I dopiero dziś, w ten wieczór, nie różniący się niczym od innych, gdy nagły rozkaz skierował „Ślązaka" ze stałej jego bazy w Plymouth do Portsmouth, załoga została silnie podniecona i zelektryzowana.

Dającym wiele do myślenia był fakt, że zaraz po wejściu do Portsmouth, podjechała do nich na „pełnym gazie" angielska motorówka z wyższymi oficerami, którzy po krótkiej rozmowie z dowódcą okrętu zabrali na ląd wszystkie tajne dokumenty ze „Ślązaka". Wieść o tym szybko obiegła pokład i wszyscy zgadzali się na jedno, że tym razem wyprawa będzie bardzo niebezpieczna, skoro Anglicy obawiają się, że tajne dokumenty mogą wpaść wraz ze „Ślązakiem" w ręce Niemców. Nikt spośród załogi nie otrzymał przepustki na ląd i tylko z pokładu mogli obserwować ogromny ruch w porcie i przeciągające oddziały wojsk.

W nocy otrzymano rozkaz wyjścia na redę. Tam na „Ślązaka" czekał już cały zespół okrętów przeznaczonych do akcji. W mroku nocy sformował się szyk, w skład którego weszło 6 kontrtorpedowców angielskich, 6 ścigaczy, 6 dużych okrętów desantowych i krypy desantowe. Dopiero tu, na redzie, dowódca okrętu otworzył kopertę i przeczytał zawarty w niej rozkaz, suchy i krótki. „Przeprowadzić desant pod Dieppe i zakończyć go o godz. 13".

Tych kilka lakonicznych słów podziałało na załogę „Ślązaka" jak wybuch wulkanu. Jeszcze przed chwilą, pomysł takiego desantu wydałby się im wszystkim niepodobieństwem i niemal szaleństwem, ale teraz, gdy otrzymali rozkaz przeprowadzenia go byli gotowi do tej akcji.

Był to rok 1942, rok zwycięskich pochodów faszyzmu, gdy Niemcy były potężniejsze niż na początku wojny, wzbogacone zasobami całej

SPECJALNY DODATEK DO NUMERU 14-go

„MARYNARZA POLSKIEGO"

TABLICA SPECJALNOŚCI

MARYNARKI WOJENNEJ

SPECJALNOŚCI SZEREGOWYCH MARYNARKI WOJENNEJ

I. Specjalności morskie

a) - pokładowe



b) techniczne



c) funkcyjne



II. Specjalności nadbrzeżne

a liniowe



b) pomocnicze



A. POKŁADOWE:
1-pokładowy, 2-sternik, 3-sygnalista, 4-artylerzysta, 5-dalmierzysta, 6-puszkarz, 7-torpedo-miner, 8-miner, 9-miernik, 10-radio, 11-radio-wykrywacz, 12-podsłuchowiec podwodny, 13-nurek, 14-cieśla okrętowy.

B. TECHNICZNE:
1-maszynista, 2-motorzysta, 3-elektryk, 4-torpedo-maszynista.

C. FUNKCYJNE:
1-administracyjny, 2-sanitariusz, 3-kucharz, 4-stołowy.

A. LINIOWE:
1-strzelec, 2-artylerzysta nadbrz., 3-artylerzysta plotn., 4-dalmierzysta lądowy, 5-reflektorzysta, 6-nasłuchania plotn., 7-saper, 8-teletechnik.

B. POMOCNICZE:
1-kierowca sam., 2-mechanik sam., 3-elektryk, 4-rusznikarz, 5-pirotechnik, 6-optyk, 7-gospodarczo-kanc., 8-taborowy, 9-sanitariusz wet., 10-strażak, 11-orkiestrant, 12-rzemieślnik.

III. Specjalności lotnicze



















SPECJALNOŚCI L O T N I C Z E:

1-bombardier lotn., 2-torpedo-miner lotn., 3-radiotelegrafista lotn., 4-mechanik uzbrojenia lotn., 5-mechanik lotn., 6-fototechnik, 7-elektryk, 8-meteorolog.

Druk. Mar. Woj. 2.47. - 15000 - Nr. 1450

Europy, a alianci nie osiągnęli jeszcze zdecydowanej przewagi w powietrzu, niezbędnej do przeprowadzenia podobnego desantu, a przy tym wybrzeża kanału La Manche, obsadzone były dużą ilością artylerii i wojska; powstawał tu słynny Wał Atlantycki. To też próba desantu była grubym ryzykiem i niebezpieczną grą, a szanse powodzenia znikome, tym bardziej, że główny warunek powodzenia akcji, t. zn. utrzymanie tajemnicy operacji nie został jak się później okazało zachowany przez dowództwo angielskie. Mimo przedsięwziętych ostrożności, desant był już sygnalizowany w niemieckim sztabie na długo przed jego zrealizowaniem.

W głębokich ciemnościach mglistej nocy, „Ślązak" wraz z innymi okrętami i statkami desantowymi opuszczał redę portu w Portsmouth.

Po uformowaniu się szyku cały zespół ruszył pełną parą w stronę francuskich wybrzeży. Ale wkrótce, po wejściu w niebezpieczną strefę, konwój zmniejszył szybkość i postępował zwolna za traulerami, które torowały mu drogę, oczyszczając ją z min. Czerwono-zielone małe boje, stawiane przez trauler, wskazywały okrętom bezpieczny szlak wśród pól minowych. Mimo to, w każdej chwili groziło naskoczenie na jakąś nie wytrałowaną czy wędrującą minę.

Tuż za traulerami ślizgały się po falach zwinne ścigacze, nieco dalej dążyły kontrtorpedowce, wśród nich „Ślązak", a w końcu okręty i barki desantowe, wiozące kanadyjskich comandosów, działa, czołgi i amunicję.

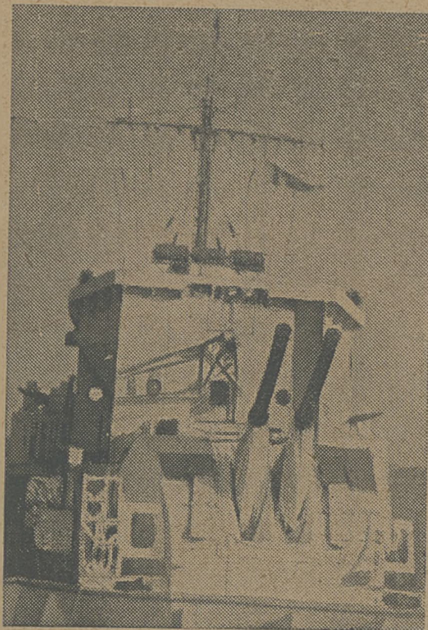
Po wpłynięciu na niemiecką strefę kanału, podniecenie i zdenerwowanie wśród załogi rosło. Na kilka mil od brzegu zespół desantowy natknął się w ciemnościach na niemiecki patrolowiec, który z miejsca otworzył ogień z broni maszynowej. Nieprzebite przed chwilą ciemności rozdarły setki pocisków, obsypujących angielskie ścigacze, które szły w awangardzie. Duża przewaga ogniowa w broni maszynowej statku niemieckiego, dawała mu początkowo nadzieję przepędzenia ścigaczy, jednak po kilku minutach nadpłynęły zaalarmowane strzałami kontrtorpedowce — jeden Anglik i „Ślązak". Polski okręt oświetlił Niemca rakietami i z miejsca otworzył ogień z dział. To samo uczynił Anglik. Po kilku salwach okręt niemiecki zapalił się i począł tonąć. Wszystko to trwało bardzo krótko ale blask i huk wystrzałów zaalarmował inne okręty niemieckie i baterie artylerii nadbrzeżnej, znajdującej się w pobliżu. Na okręty desantu posypał się z brzegu deszcz pocisków.

Całe wybrzeże zajaśniało od wystrzałów. Odległość od brzegu jest już niewielka. Patrolowiec niemiecki tonie, słychać dobrze krzyki przerażonych niemieckich marynarzy. „Ślązak" znajduje się 100 metrów od wraku, i mimo że kule niemieckie przez kilka minut bębniły po pokładzie — nie ma strat. Zaczyna świtać.

Jeszcze pod osłoną ciemności, okręty i barki desantowe podsunęły się do brzegu pod ogniem Niemców. Wszystkie jednostki zespołu ostrzeliwują niemiecki brzeg z dział i broni maszynowej; pod tą osłoną lądują pierwsze oddziały kanadyjskich comandosów. Jednak pierwszy ich atak nie udaje się. Przygotowane do walki oddziały niemieckie leżały w pogotowiu na plaży. Kanadyjczycy nie zdołali uchwycić lądu. Odparci z krwawymi stratami, skierowują się na barkach dalej w prawo. Tu, po sformowaniu się, uderzają ponownie i tym razem zdobywają plażę i posuwają się naprzód. Natychmiast w to miejsce skierowano silniejszy zaporowy ogień artylerii okrętowej i krypy desantowe z działami i czołgami. Pod osłoną własnego ognia wyładowują się główne siły desantu wraz z czołgami. Pierwsza część wyprawy udała się. Atak comandosów poszedł w głąb wybrzeża.

Okręty osłaniające desant i wspierające go ogniem, podsunęły się manewrując jeszcze bliżej. Pociski dział niemieckich walą nieustannie i coraz celniej. Gdy się rozwidniło, nadleciały bombowce, obrzucając bombami okręty i oddziały na lądzie i prażąc z broni pokładowej. Jeden z pocisków niemieckich trafia wreszcie w „Ślązaka", uszkadzając działo Nr. 3 na rufie. Połowa obsługi działa zostaje wybita, jednak szybko skompletowano nową spośród sanitariuszy a nawet kucharzy. Działo Nr. 3, po kilkuminutowej zaledwie przerwie, podjęło znowu obstrzał niemieckich pozycji na brzegu.

Kiedy było już zupełnie jasno, polscy marynarze spostrzegli pływających w pobliżu „Ślązaka" kilku niemieckich „matrosów". Na widok biało-czerwonej bandery, Niemcy zaczęli pospiesznie oddalać się w stronę stojącego obok kontrtorpedowca angielskiego. Widoczne było, że „niemiaszki" bali się dostać na pokład polskiego okrętu i woleli poddać się Anglikowi. Jednak trafili źle, gdyż Anglik po wyłowieniu wszystkich pływających Niemców przekazał ich polskim marynarzom, dobijając do burty „Ślązaka". Na polskim okręcie już było dwóch, wcześniej wyciągniętych z morza Niemców. Wsadzono ich wszystkich do małego pomieszczenia, zwanego suszarką i poddano kolejnym badaniom. Niemieccy „Seewölfe" nie grzeszyli odwagą, trzęsąc się ze strachu. Wszyscy podawali się za Polaków lub przynajmniej przyznawali się do bliskiego pokrewieństwa z Polakami.



Maska bliźniaczych armat 105 m/m na ORP „Ślązak"

Na chwilę przed wyłowieniem Niemców, którzy byli, jak się okazało, załogą zatopionego okrętu strażniczego, „Ślązak" wraz z załogą przeżył krótkie ale groźne chwile niebezpieczeństwa. Oto eskadra Heinkli 111 zaatakowała zespół okrętów osłaniających akcje comandosów, przy czym główne uderzenie skierowane było na „Ślązaka", gdyż angielski okręt stojący obok, szybko wycofał się zygzakując. Wszystkie działa i oerlikony „Ślązaka" prały wściekle po samolotach, ściągając tym samym ich uwagę na siebie. Kilkakrotnie atakowany, polski okręt odpiera skutecznie nalot za nalotem, zestrzeliwując jeden z Heinkli. Silny obstrzał samolotów zapala jednak jeden ze zbiorników ropy przy dziale Nr. 2. Działonowy własną kurtką nakrywa palący się zbiornik i tłumi pożar przy pomocy swych artylerzystów. W wyniku nalotów jest na pokładzie kilku zabitych i rannych.

W pół godziny potem, „Ślązak" został ponownie zaatakowany z powietrza, tym razem przez Messerschmidty 110, jednak silny ogień dział pokładowych zmusił myśliwce do odwrotu. Jedyną ofiarą nalotu okazał się niemiecki marynarz, siedzący w suszarce.

Ciągłe naloty niemieckie powodowały duże straty wśród załóg i oddziałów desantowych.

Do godziny 10-ej desant pozostawał bez przykrycia lotniczego ze strony aliantów, co mocno niepokoiło żołnierzy i marynarzy.

Około południa pojawiło się jednak dziesiątki samolotów angielskich, które rozproszyły „Luftwaffe". Desant odżył, marynarze odetchnęli. Oddziały kanadyjskie posunęły się wśród walk daleko w głąb lądu, do 50 klm. zajmując Dieppe i wykonując postawione im zadanie.

ORP „Ślązak" znajdował się teraz w odległości 500 m. od brzegu, ostrzeliwując cele podawane przez Kanadyjczyków za pomocą radio. Przez cały czas utrzymywano łączność z comandosami. Działa „Ślązaka" strzelały do poszczególnych baterii, bunkrów, okopów, nawet czołgów niemieckich, aż w końcu zabrakło pocisków. Szczęśliwie, cała operacja dobiegała końca.

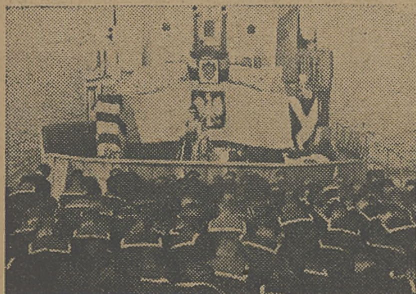
(Dokończenie na nast. str.)

BOJOWY CHRZEST ORP „ŚLĄZAK"

(Dokończenie ze str. poprzedniej)

ORP „Ślązak", będąc pod nieprzerwanym obstrzałem Niemców, często nawet ich karabinów, w wyniku nalotów odniósł poważne straty i uszkodzenia, zestrzeliwując jednak kilka dalszych samolotów. Na pokładzie okrętu leżeli pokotem ranni i zabici; znoszono tu także rannych Kanadyjczyków.

Tymczasem, oddziały comandosów, po wypełnieniu zadania, wycofały się, by zgodnie z rozkazem zakończyć operację o g. 13-ej. W czasie tego wycofywania się i ładowania na barki, oddziały desantowe odniosły ciężkie straty. Niektóre barki utknęły na mieliznach i stały się łupem Niemców, którzy przystąpili właśnie do kontrataku i wzmogli ogień z dział, nkm-ów i ckm-ów.



Nabożeństwo na pokładzie ORP „Ślązak"

Operacja pod Dieppe udała się jednak, mimo strat. Osiągnięto wytknięte cele i dokonano przewidzianych zniszczeń. Zostały wysadzone: elektrownia, gazownia, składy amunicji, a co najważniejsze zniszczono stację podsłuchu lotniczego, powodującą wiele strat wśród lotnictwa RAF-u.

ORP „Ślązak" przeszedł pięknie swój chrzest bojowy. Kanadyjczycy przesłali dzielnemu okrętowi telegram: „Dziękujemy, ocaliliście naszą skórę"! Na okręcie jedno działo było rozbite, żyrokompas-matka uszkodzony, wielu zabitych i rannych leżało na pokładzie. „Ślązak" wrócił z akcji z niecodziennym sukcesem, mając na swym koncie 3 zestrzelone bombowce i jeden myśliwiec. Była to największa liczba zestrzeleń pojedynczego okrętu w czasie jednej operacji, to też ORP „Ślązak" został umieszczony w złotej księdze floty angielskiej, a nagrodą dla załogi były 2 Krzyże Virtuti Militari i 20 Krzyżów Walecznych.

W walce pod Dieppe, ORP „Ślązak" przysporzył jeszcze jeden liść wawrzynu polskiej banderze. W przyszłości, szczęśliwy ten okręt zdobył mistrzostwo floty brytyjskiej w ilości zestrzeleń samolotów niemieckich.

J. Wójcicki, ppor.

Droga ORP „Wilia"

z Liautey do Liverpoolu.

Każdy, kto kiedykolwiek miał łączność z marynarką, zna i pamięta ORP „Wilja", typowy statek handlowy, pływający pod banderą Marynarki Wojennej. Transportowiec ten oddał wiele usług przy szkoleniu oficerów i podchorążych marynarki. Pływali na nim młodzi marynarze, na dalekich odcinkach szlaków morskich, zdając egzamin hartu i wytrzymałości, poznając arkana praktyki nawigacyjnej. Odwiedzali porty niemal wszystkich krajów bałtyckich, Francji, Portugalii i Afryki.

W roku 1939 ORP „Wilja" wyruszył w swój doroczny rejs szkolny, mając na swym pokładzie podchorążych Szkoły Marynarki Wojennej. Wojna zastaje ich u brzegów Afryki, w porcie Liautey (Marokko Francuskie). Z powodu poważnego defektu kotłów — wyjazd z portu jest niemożliwy. Zamówione części wymienne w Lizbonie — nie nadchodzą. Załoga, pałająca żądzą walki z Niemcami, nie mogąc doczekać się naprawy okrętu, wyjeżdża do Anglii, pozostawiając okręt pod opieką jednego podoficera i dwóch marynarzy.

W czerwcu 1940 roku, z rozkazu Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w porozumieniu z Kierownictwem Marynarki Wojennej, wyjeżdża do portu Liautey kapitan żeglugi wielkiej Mikołaj Depisz, celem przeprowadzenia ORP „Wilja" do Anglii. Przybywa tam również kpt. S. Gorazdowski (obecny komendant „Daru Pomorza"). Okręt stał w porcie prawie że niezdolny do wyjścia. Działania wojenne we Francji zaamują się i okręt za wszelką cenę musi być wyprowadzony z portu.

W porcie znajduje się także trójmasztowy żaglowiec szkolny Marynarki Wojennej ORP „Iskra", który wyruszywszy w maju 1939 r. w swą ósmą podróż zawinął również do Port-Liautey. Kapitan S. Gorazdowski obejmuje dowództwo ORP „Iskra". Następują przygotowania do wyjazdu. Radio ogłasza kapitulację Francji. Francuskie władze wydają rozkaz natychmiastowego wyjazdu w terminie 24 godzin. Błyskawicznie kompletuje się załogę z niedobitków, przybyłych z południowej Francji z dywizji pancernej gen. Maczka. W niespełna 24 godziny wszystko zostaje przygotowane do podróży i „Iskra" i „Wilja" odkotwiczają.

Po czterech dniach, wlokąc się z szybkością 4 mil, okręty dochodzą do skalistych wybrzeży Gibraltaru.

ORP „Iskra" zakotwicza na dłuższy okres i pozostaje pod opieką Anglików. „Wilja" natomiast, zaopatrzona w bunkier, wodę i prowiant, w dniu 7. 7. 1940 wychodzi z Gibraltaru w konwoju do Anglii. Po przejściu cieśniny Gibraltarskiej, już na drugi dzień pozostaje za konwojem z powodu swej małej szybkości. Posiada jednak instrukcje do samodzielnego pływania, wręczone uprzednio kpt. Depiszowi przez Anglików w przewidywaniu takiego wypadku.

Dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności, oraz niestrudzonym wysiłkom dowództwa i załogi okrętu, po dwudziestu dniach podróży okręt nie zbaczając z kursu zawija do Liverpool, gdzie zostaje przekazany władzom polskim.

ORP „Wilja", pod nazwą s/s „Modlin", kończy chwalebnie swój żywot podczas inwazji. Jako stary i wysłużony okręt zostaje zatopiony u wybrzeży Normandii, tworząc wraz z 59 innymi statkami sztuczny łamacz fal oraz molo dla lądującego wojska.

Kpt. Depisz, nie przyjęty do służby czynnej w polskiej Marynarce Wojennej z powodu wieku, wstępuje do Francuskiej Marynarki Wojennej i pozostaje w niej do końca wojny, biorąc udział w szeregu operacyj morskich i odznaczając się zaszczytnie. Po ukończeniu działań wojennych wraca do polskiej Marynarki Handlowej na statek „Stalowa Wola", na którym pływa do chwili obecnej.

Zbigniew Kosycarz



Kpt. ż. w. Mikołaj Depisz

S.O.S. Góra lodowa!



Pamięć o katastrofie s/s „Titanic'a" — prawdopodobnie — żyć będzie zawsze w tradycji morskiej. Chcac pisać o niebezpieczeństwie gór lodowych, nie można pominąć wzmianki o tym wypadku.

Zdarzył się on w nocy z 14-go, na 15-go kwietnia 1912 roku. Olbrzymi 46 000-tonowy kolos płynął w swoją pierwszą podróż, w czasie której pobić miał wszelkie dotychczasowe rekordy i zdobyć „błękitną wstęgę Atlantyku". Nie udało mu się to jednak. Po zderzeniu z zabłąkaną z północy górą lodową — zatonął w przeciągu dwóch godzin, pociągając za sobą w głębię 1635 ofiar.

Najdramatyczniejszym faktem było to, że nieopodal, bo oddalony o niecałe 15 mil stał parowiec amerykański „Californian". Jego radiotelegrafista nie mógł przejąć rozpaczliwego wołania w eterze: „save our souls"*) — jakie rozsyłał tonący olbrzym, bo spał o tej porze. Zresztą poprzednie próby nawiązania łączności z „Titanic'iem" nie dały żadnego rezultatu. Jego depesze ostrzegawcze o zauważonych górach lodowych zostały wyśmiane, a następnie kategorycznie kazano mu wyłączyć swą stację, ponieważ przeszkadzał w nadawaniu ważnych telegramów do Cap Race. Prawdopodobnie w pięć minut później — „Titanic" zaczął wysyłać swe pierwsze wezwania o pomoc, nadaremnie oczekując wtedy odezwania się radiostacji z „Californian".

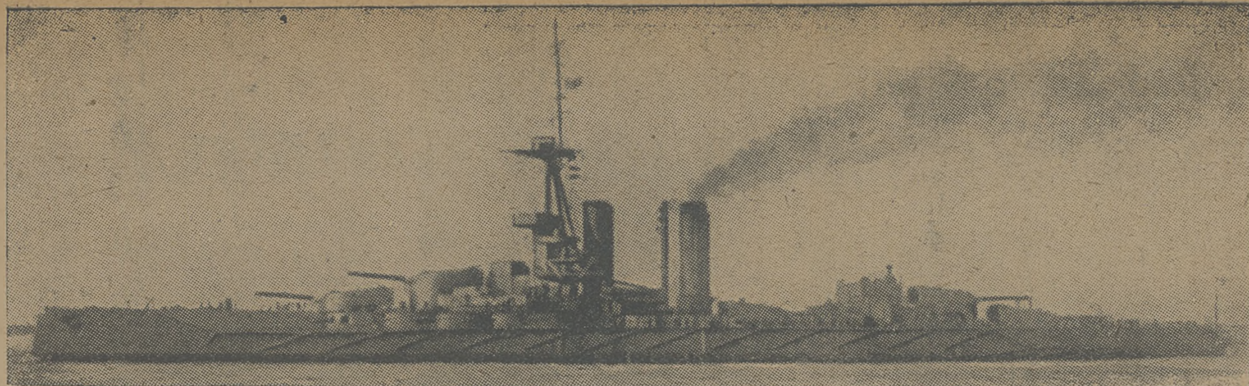
Wypadki zderzeń z górami lodowymi nie są zbyt częste, a dla ochrony ważniejszych szlaków komunikacyjnych, na których się je spotyka, pływają specjalne strażnicze statki. Obserwują one ruchy pól lodowych, sygnalizując o tym depeszami radiowymi i ostrzegają wszystkie znajdujące się w pobliżu statki handlowe i rybackie.

W r. 1932 otwarty został zupełnie nowy szlak komunikacji morskiej, wiodący do Port Churchill w Zatoce Hudsona, która tylko kilka tygodni w roku jest wolna od lodu. Z napięciem oczekiwano rezultatów pierwszej podróży, którą odbyć miał 3700-tonowy frachtowiec „Bright-

(Dokończenie na str. 17)

*) Międzynarodowy sygnał wzywający pomocy. W skrócie: S.O.S — Ratujcie nasze dusze!





HMS „IRON DUKE"

Ostatnia droga „Żelaznego Księcia"

Niedawno doniosła prasa brytyjska, że jeden z najsłynniejszych brytyjskich okrętów wojennych, pancernik „Iron Duke", skreślony został z listy floty z przeznaczeniem na złom i w tym celu odholowano go do Faslande, gdzie ma się dopełnić jego los, po trzydziestu dwu latach służby pod flagą Union Jack'u. Dlatego warto przypomnieć parę szczegółów z historii tego pięknego okrętu, który przetrwał dwie wojny światowe i aczkolwiek w minionej wojnie nie danym weteranowi było odgrywać tej roli, jaka mu przypadła w udziale w pierwszej wojnie — ostał się jednak zwycięsko najnowocześniejszej broni — największemu wrogowi floty — lotnictwu.

„Iron Duke" znaczy „Żelazny Książę". Przydomek ten nadano jednemu z najwybitniejszych wodzów brytyjskich, księciu Wellingtonowi — zwycięzcy pod Waterloo. Nazwany jego imieniem okręt miał herb przedstawiający głowę księcia z profilu na czerwonym polu, a jako dewize (wszystkie okręty brytyjskie posiadają tradycyjnie herb i dewizę) — dewizę Wellingtona: „Virtutis Fortuna Comes" (szczęście towarzyszem męstwa).

Pancernik „Iron Duke" należał do ostatniej przed pierwszą wojną światową wykończonej klasy jednostek liniowych; następną — a obejmowała ona wchodzące do dziś dnia w skład floty brytyjskiej okręty typu „Queen Elisabeth" — oddano do służby już podczas wojny, na krótko przed bitwą jutlandzką. „Iron Ducke" i trzy siostrzane okręty „Benbow", „Marlborough" i „Emperor of India" miały przy wyporności 23.000 ton uzbrojenie 10 dział 343 mm i 12 dział 152 mm, a opancerzenie sięgające 305 mm. Szybkość ich wynosiła 22 węzły, a załoga 1.200 ludzi.

Wykończony na wiosnę 1914 roku „Iron Duke" został okrętem flagowym dowódcy floty brytyjskiej, admirała Callaghana. 4 sierpnia 1914 dotychczasowy t. zw. drugi admirał „Home Fleet" (Floty Ojczystej), John R. Jellicoe mianowany został głównodowodzącym i podniósł swój proporzec na „Iron Duke", przenosząc się nań z całym dotychczasowym swym sztabem i jego szefem, kontr-admirałem Maddenem. Odtąd „Iron Duke", bazujący podobnie jak gros „Home Fleet", (za wyjątkiem krążowników liniowych admirała Beatty i pancerników „Queen Elisabeth" admirała Evansa) w Scapa Flow, wypływa często na czele floty brytyjskiej na spotkanie niemieckiej „Hochseeflotte". Na próżno. Niemieckie pancerniki tkwią w Wilhelmshaven, jedynie krążowniki liniowe wyruszają czasem na rejsy i podczas jednej z takich wypraw natykają się na eskadrę admirała Beatty pod Dogger-Bank (25. I. 1915). Pierwsze i jedyne w pierwszej wojnie światowej spotkanie „Home Fleet" i „Hochseeflotte" miało miejsce pod Jutlandem, 31. 5. 1916 roku. „Iron Duke" z admirałem Jellicoe na pokładzie wziął w nim udział płynąc jako czołowy okręt 3-ej eskadry liniowej do której należały „Royal Oak" (zatopiony na początku ostatniej wojny przez kapitana Priena w Scapa Flow) „Superb" i „Canada" (obecnie w marynarce chilijskiej pod nazwą „Almirante Cochrane"). W fazie bitwy, która nastąpiła po walce krążowników liniowych admirała Hippera i admirała Beatty, doszło do walki pancerników i „Iron Duke" ostrzeliwuje skutecznie niemieckie okręty typu „Koenig" (najnowsze pancerniki niemieckie) a także i krążownik liniowy „Leutzow" — jedyny niemiecki okręt tej klasy, który został zatopiony w czasie bitwy jutlandzkiej.

Po wojnie „Iron Duke" wraz z siostrzanymi okrętami pozostaje w składzie czynnej floty, podczas gdy wszystkie starsze pancerniki zostają w myśl flotowej umowy waszyngtońskiej (1922) skreślone z listy i przeznaczone na złom. Kiedy przychodzi kolej na okręty klasy „Iron Duke", co nastąpiło po oddaniu do służby nowych pancerników „Nelson" i „Rodney" oraz krążownika liniowego „Hood" (umowa waszyngtońska ustalała dla Anglii tonaż okretów liniowych na 520 000 ton, a ich ilość na 15 jednostek), „Iron Duke" — dumny i słynny okręt flagowy z bitwy jutlandzkiej — nie zostaje objęty redukcją, co zresztą uzgodniono na konferencji londyńskiej w 1930 roku. Kosztem zdjęcia dwóch (z pięciu istniejących) baszt artyleryjskich i częściowo pancerza, „Iron Duke" pozostał w składzie „Royal Navy" jako szkolny okręt artyleryjski. W tym charakterze przetrwał do wybuchu drugiej wojny światowej i przeżył wielkich admirałów którzy z jego pokładu dowodzili flotą brytyjską (Lord Jellicoe of Scapa i admirał Madden).

Wybuch drugiej wojny światowej zastał pancernik „Iron Duke" w głównej bazie brytyjskiej w Scapa Flow. Okręt ten mimo częściowego rozbrojenia, jakiemu uległ przed dziesięciu laty, nadawać się mógł doskonale do służby liniowej i Anglia niewątpliwie skorzystałaby z jego usług by powiększyć szczupłe szeregi liniowców (15) — podobnie jak uczynili Japończycy, którzy z chwilą wypowiedzenia międzynarodowych umów flotowych, uzbroili ponownie i wcielili w skład czynnej floty zdemilitaryzowane i używane jako okręty szkolne krążowniki liniowe — gdyby nie ciężkie uszkodzenia jakich doznał podczas niemieckiego nalotu bombowego na Scapa Flow, 17 października 1939 r. Osadzono go na mieliźnie aby uratować od zatonięcia. Następnie uszkodzenia naprawiono, ale okręt już do końca wojny nie opuścił wysp Orkney. Wprawdzie jego niedużą szybkość (18 węzłów) uniemożliwiałaby i tak możność używania go do

(Dokończenie na str. 17)

NASZA FLOTA HANDLOWA

Na liczne zapytania naszych Czytelników, dotyczące charakterystyk jednostek naszej floty handlowej, poniżej podajemy tabelę Towarzystwa Okrętowego „Gdynia-Ameryka — Linie Żeglugowe" (GAL), które eksploatuje statki własne, oraz będące pod jego zarządem statki towarzystw pokrewnych: „Żegluga Polska" i „Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe" — zatrudnione na liniach regularnych i w światowym trampingu.

Nazwa statku	Typ statku	Tonaż BRT	Tonaż NRT	Tonaż TDW	Szybk. w węzł.	Rok bud.
s/s Batory	pasaż.	14287	8164	5700	18.5	1936
m/s Sobieski	pasaż.	11030	6351	7260	17.5	1939
s/s Białystok	towar.	7172	4278	10490	10.5	1942
s/s Tobruk	towar.	7048	4977	10430	10.5	1942
s/s Narwik	towar.	7031	4967	10420	9.5	1942
s/s Bałtyk	towar.	7001	5121	10098	10.5	1942
s/s Borysław	towar.	5977	4044	8435	10.5	1942
m/s MorskaWola	towar.	3208	1911	4550	8.5	1924
m/s StalowaWola	towar.	3133	1811	4555	9.5	1924
s/s Wisła	towar.	3106	1842	5125	8.5	1928
s/s Wilno	towar.	2018	1121	3011	9.5	1926
s/s Toruń	towar.	2018	1122	3000	9.5	1926
s/s Kraków	towar.	2018	1121	3000	8.5	1926
s/s Poznań	towar.	2017	1129	3000	8.5	1926
s/s Katowice	towar.	1995	1107	3000	9.5	1926
m/s Lewant	towar.	1942	970	3240	12.5	1930
m/s Lechistan	towar.	1937	967	3240	11.5	1929
s/s Śląsk	t.-p.[1])	1386	734	1515	10.5	1932
s/s Hel	towar.	1065	503	1545	10.5	1935
s/s Rataj	towar.	1021	602	1550	8.5	1906
m/s Oksywie	towar.	766	342	1010	10.5	1938
s/s Nysa	towar.	546	360	796	7.5	1890
s/s Lech	t.-p.	1568	790	2110	12.5	1934
s/s Lublin	t.-p.	1409	686	1960	12.5	1932
s/s Lida	towar.	1387	771	2110	10.5	1938
Razem		92086	55791	111150		

GAL utrzymuje obecnie 7 następujących linii regularnych:

1) Do portów Wschodniego Wybrzeża Szwecji.
2) Do portów Zachodniego Wybrzeża Szwecji i Danii.
3) Do Londynu i Hull.
4) Do Rotterdamu i Antwerpii.
5) Do portów Lewantu.
6) Do Północnej Ameryki.
7) Do Południowej Ameryki.

Jak widać z powyższego wykazu, flota eksploatowana przez GAL składa się z 25 statków, przystosowanych do przewozu pasażerskiego, towarowo-pasażerskiego i towarowego, o tonażu łącznie: 92.086 BRT.,*) 55.791 NRT.**) 111.150 TDW. ***)

Tonaż ten uzupełnia Towarzystwo Okrętowe GAL statkami, charterowanymi w miarę potrzeby.

Ogółem — według ostatnich danych — flota handlowa R. P. posiada 27 statków o ogólnym tonażu 107.000 BRT. Flota rybacka — 130 kutrów i 7 trawlerów i lugrów.

---

[1]) t.-p — towarowo-pasażerski.

*) **BRT — Brutto Register Ton** (pojemność brutto). Są to tony objętościowe = 100 cbf. — cubic feet (stóp sześciennych) = 2.83 m³ na jedną tonę i odnoszą się do objętości przestrzeni zamkniętych całego statku.

) **NRT — Netto Register Ton (pojemność netto). Są to tony objętościowe jak wyżej i obejmują tylko tę objętość zamkniętą na statku, która może być wyzyskana handlowo, a za tym bez przestrzeni zajętych przez maszyny, ładownie bunkrowe (przeznaczone na paliwo dla statku), ładownie balastowe, bez pomieszczeń dla oficerów i załogi itp.

***) **TDW — Ton Dead Weight**, są to tony wagowe = 1.000 kg i obejmują dla każdego statku wagę bunkrów, balastu (wodnego), wodę do picia, zapasy żywności dla załogi i pasażerów, komplet załogi i pasażerów, przyjmując 100 kg na osobę (wraz z bagażem), wreszcie pełną wagę możliwego do zabrania ładunku.

OSTATNIA DROGA „ŻELAZNEGO KSIĘCIA"

(Dokończ. ze str. 16)

akcji przeciwko pancernikom nieprzyjacielskim, niemniej byłaby zupełnie wystarczająca do służby ochraniania konwojów, w której brytyjskie okręty liniowe odgrywały wielką rolę. Do końca wojny spełniał „Iron Duke" przedwojenną funkcję szkolnego okrętu artyleryjskiego.

W końcu sierpnia br. w ramach akcji demobilizacyjnej, skreślono wysłużony pancernik z listy floty i przeznaczono na złom, by wykorzystać cenny surowiec zawarty w ponad 20.000 ton wypierającym pancerniku. W dalszym więc ciągu jedynym brytyjskim okrętem wojennym konserwowanym z całym pietyzmem jest słynny okręt flagowy Nelsona „Victory".

„Żelazny Książę" wykonał swą ostatnią podróż. Wypłynąwszy ze Scapa Flow opłynął od północy i zachodu Szkocję i przybył do ujścia rzeki Clyde, skąd trzy holowniki odholowały go na miejsce przeznaczenia. Odtąd dwukominowa sylwetka tego pięknego okrętu zniknie z nowych roczników morskich, tak jak zniknęła z powierzchni wód. Pancernik „Żelazny Książę" przeszedł do historii.

Jerzy Pertek.

S.O.S. GÓRA LODOWA!

(Dokończ. ze str. 15)

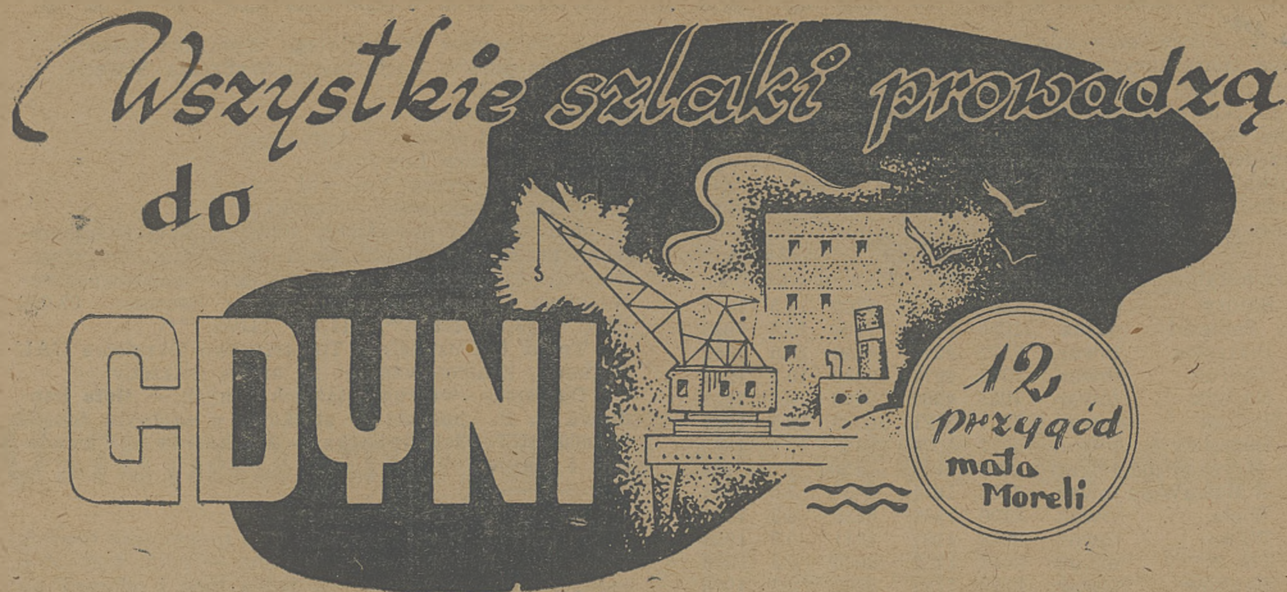
Fau". Statek szczęśliwie zawinął do portu i po załadowaniu kilkuset ton żyta — wyruszył w podróż powrotną. W Cieśninie Hudsona szczęście mu jednak nie dopisało. Na samej już granicy niebezpiecznej strefy — zderzył się z górą lodową i zatonął w przeciągu pół godziny. Załoga zdołała uratować się w szalupach.

Tragicznie zakończyła się podróż japońskiego 2500-tonowego parowca „Taikei Maru". Na początku 1932 r. opuścił on Władywostok, w następnym dniu swej podróży napotykając silny sztorm ze śnieżycą. Ostatnie radiogramy, jakie odebrano, donosiły — że statek jest uwięziony w polu kry lodowej i potrzebuje natychmiastowej pomocy. Wysłane z Władywostoku lodołamacze i samoloty nie natrafiły już jednak na żaden ślad statku. Prawdopodobnie lody zmiażdżyły mu burty, a szalejący sztorm uniemożliwił załodze ratunek.

Do niedawna jeszcze góry lodowe stanowiły prawdziwy postrach żeglugi na wodach arktycznych. W nocy, we mgle, czy o zmierzchu — wyłaniały się najniespodziewaniej tuż przed dziobem, na kursie statku i swymi ostrymi kantami druzgotały burty. Dziś, z chwilą zaprowadzenia na wszystkich statkach wynalazku radaru, niebezpieczeństwo to da się zupełnie wyeliminować. I może już niedługo katastrofy zderzeń z górami lodowymi przejdą do legendy, podobnej jak o „latającym Holendrze".

Sławomir Sierecki.

Brunon Dzimicz



XII.

(Dokończenie)

Przytulnie było w zagubionej gdzieś na dalekiej północy izbie chorych, lecz Morelę ogarnęła tęsknota nie tylko do „Ulewy", ale coraz większa do kraju. Jednak ożywcze powietrze chyżo stawiło go na nogi. A i ludzie tam umieją wypędzać zimno z ciała. Aby serce było zdrowe, to wtedy łaźnia parowa jest odwiecznym środkiem ozdrowieńczym. Wykurzyła mu z kości wszelkie następstwa kąpieli lodowej.

Pokumał się z sanitariuszami i z chorymi, przeważnie z lotnikami, b. lekarz, który nie pozwalał go „trewożyć", polubił go bardzo. Opowiadali mu o wyczynach Armii Polskiej.

O losie „Ulewy" nie wiedziano nic, tylko tyle, że w wielkim szpitalu w Archangielsku byli na kuracji polscy marynarze i „inglisze" i że konwój doszedł i rozładował się.

Poza tym biała cisza, przerywana bohaterskim terkotem samolotów, niezmordowanych obrońców podbiegunowej północy.

Morela tęsknił do czynu.

Pewnego poranka wpadł na wesoło lekarz: „Nu, Warszawa wzięta"! zawołał, zwracając się do mata. „A ty cóż, do „ingliszów" z powrotem przez Archangielsk, czy na Warszawę? Tam armie polskie walczą co się zowie!... Fryców tłuką, aż się kurzy!"

— Naturalnie na Warszawę, tam płynie Wisła, a Wisłą dotrą do Gdyni... Wyślijcie mnie prędzej... proszę bardzo.

— Nu! Nu! — powiedział zadowolony lekarz, — zdążysz...

— — — — — — — — — —

Do Riazania dostał się Morela niespodziewanie szybko... i wpadł w objęcia dowódcy odjeżdżającego na front eszelonu: był to kapitan Zenon Kalina w futrzanej czapie z orłem.

Nie było czasu na „Co! Kiedy! Jak! Skąd! Co „bratuszki"! Gdzie „Ulewa"?

— „Pojedziesz z nami ,w Lublinie z rozkazu Naczelnego Dowódcy odradza się Marynarka Wojenna, w drodze pogadamy..." — od razu, zadecydował Kalina.

— — — — — — — — — —

Ale gdy Morela trafił do Lublina, trzeba było na gwałt gonić dalej do Włocławka, donędzać marynarzy, którzy już Wisełką pchali się kursem północnym ku Gdańskowi i Gdyni.

Po Moskwie, która tak wspaniale ostała się gnębiącemu ją napastnikowi i to wszelkimi nowoczesnymi środkami techniki wojennej, Warszawa zrobiła na Moreli przygnębiające wrażenie... Czy to było konieczne?...

Gdy wśród garstki starych kolegów i znajomków i chmary młodego narybku morskiego, tak zawsze w Polsce chętnego do zaślubin morza, ujrzał zwaliska Gdańska, pomyślał o pierzchłych stąd wreszcie szwabach: „Dobrze wam tak, sadłem nalani kramarze z potu ziemi polskiej! Liczyliście, że was wojna ominie i tylko dochody niedoszłej wielkiej Rzeszy popłyną do was szerokim nurtem i chociaż kupczyliście od wieków, — przeliczyliście się"...

Wyrwany z dalekich ostępów na bezlitosną wojnę szary człowiek, gdy podszedł do murów tego miasta, które z fanfaronady chciało być hasłem napastniczych pasibrzuchów hitlerowskich, skupił na nim całą, już ledwo utrzymywaną, nabrzmiałą złość za sponiewierane połacie ziem słowiańskich...

„Danzig" dostał rzetelnie w skórę. Gdańsk, który tu powstaje, będzie zupełnie nowy, niesplugawiony, swój.

Nieopodal Kaliningradu już nie zazna więcej upokorzenia od prusactwa spod znaku krzyża takiego czy innego.

Część oddziałów Marynarki po wiślanej wyprawie ugrzęzła w Nowym Porcie. Ale Morela parł dalej-razem ze zwiadami Armii Czerwonej.

Dopiero gdy z Kamiennej Góry objął wzrokiem umiłowaną w marzeniach Gdynię, — zgrzytnął zębami: miasto bez portu...

Obmierzła, nieludzka, a zbitego psa złośliwość, kierowała ostatnimi wyczynami uciekających na Hel Niemców.

Wyszczerbili nowoczesne mola i nabrzeża portu, nie zdążyli więcej, musieli wiać bez oglądania się.

Błysnęły tylko oczy Moreli, gdy ujrzał wraki „Gneisenau" i oczajduszy spod Westerplatte — „Schleswig Holsteinu". Były naprawdę pomnikami odmian losu i zgnębienia niemczyzny nad Bałtykiem.

Gdy nurkowie wydobyli pierwszą jednostkę dla Marynarki Wojennej, kuter „Korsarz" i Morela z ramienia Oddziału Okrętów pomocniczych i Przystani objął dowództwo, przypomniał sobie dni na „Ulewie". Niektóre były jasne, ale inne...

Żachnął się. Utkwiły mu w pamięci wywowody niefortunnego „portugalczyka", porucznika Kozodojskiego — „Ja? na dziką północ do białych niedźwiedzi? Przenigdy! Mogłem z wami skoczyć dla rozrywki na południe, ale tam — ...jeszczem nie upadł na głowę!"

I, rzeczywiście, przed wyprawą „Ulewy" z konwojem, został odwołany do sztabu w Londynie. Miał tam ciotkę dobrze ustosunkowaną, w admiralicji... sezonowej.

Okręt żegnał go ozięble.

— — — — — — — — — —

Morela zakasał rękawy i zaczął pracę wśród min na trójkącie Westerplatte — Hel — Oksywie... Ludzie, kadłub i motor pracowały bez wytchnienia. Ileż cennego sprzętu uchronili dla odradzającej się Marynarki Wojennej!

Po paru miesiącach bosmanmat Morela, cumując się w basenie Prezydenta w Gdyni, przestał raptem wydawać komendy — zatkało go...

Na molu stał starszy bosman Szalej w mundurze straży morskiej i przyglądał się uważnie marynarskiej krzątaninie na kutrze.

Nie miał widocznie nic do zarzucenia, bo chrząknął.

Cóż to było za spotkanie i co za przyjęcie w kubryku „Korsarza"!... A potem Szalej prawił:

— „Ulewy" nie ma. Położyła się wtedy na burtę i powolutko pogrążyła się w lodowatej otchłani, tak jakby dając czas na uratowanie jak najwięcej „ulewiaków". Wielu zabrali „inglisze", a wielu ścigacze radzieckie. Szalej dostał się do Archangielska, a wrócił statkiem z Leningradu, wiadomo, starym kursem — na Gdynię. Był z nim Hanisz — pojechał wprost na Śląsk, na węglową robotę... Drzymała? O nim nie wie...

— No a kiedyż wasz ślub? — zapytał pod koniec Szalej.

Morela odpowiedział nie od razu: — Byłem w rodzinnych stronach, stary jeszcze żyje i powodzi mu się nieźle, bo wozów dużo na wojnie potrzaskano, a kół pękło, matka ruchliwa także. Poznałem dawną znajomkę... Co krajanka, to krajanka!... Ale dlaczego pytacie o ślub? Skąd wam to przyszło?...

— Widzę na rękawie świeżo przyszytą belkę. A wiesz jak to u nas w Marynarce często bywa: wesele z awansem w parze idą.

— Nie zarzekam się. Komu pora, temu czas...

Ale to już są sprawy nie mata, lecz bosmata Moreli, czyli całkiem inna historia, jak mawiał Szalej, gdy kończył jedno opowiadanie, a zapowiadało się następne.

KONIEC.

KĄCIK HISTORYCZNY

III. Michał de Ruyter

(Zmagania angielsko-holenderskie)

Nazwisko Michała de Ruyter jest w Polsce bardzo mało znane i ustępuje pod tym względem wielu nazwiskom obcych żeglarzy i dowódców, którzy odegrali poważną rolę w kształtowaniu się historii wojen morskich. A przecież można je postawić razem z nazwiskiem zwycięzcy z pod Trafalgaru, Horatio Nelsona, jeśli już nie przed nim.

Jeśli Abukir i Trafalgar są miarą wielkości Anglika, to mówiąc o największym admirale holenderskim trudno znaleźć dla nich odpowiedniki. Sławę zwycięstw Ruytera przyćmi fakt, że nie dały one panowania na morzach świata, lecz uchroniły jedynie Holandię, kto wie czy nie przed rozbiorami, a w każdym razie przed druzgocącą klęską. Słowo „jedynie" w ostatnim zdaniu jest pod pewnym względem niesłuszne i krzywdzące Ruyter urodził się bowiem jako członek narodu holenderskiego, któremu inne narody pozazdrościły dobrobytu, i którego gospodarczy rozwój stał się solą w oku sąsiadów. Przewagą ich była tak wielka, że uratowanie Holandii od zagłady nazwać trzeba bezsprzecznie większym czynem, niż wygranie dwu bitew, które wprawdzie przyczyniły się do zwycięstwa nad Napoleonem, lecz nie były decydujące. Chociaż więc żadna z bitew Ruytera nie zyskała sobie w świecie takiej sławy jak bitwy Nelsona, należy je omówić jako największe bitwy morskie świata.

Michał de Ruyter, syn woźnicy, urodzony w 1607 roku, odznaczył się po raz pierwszy w wieku 33 lat, biorąc udział w holenderskich operacjach morskich, mających za zadanie przyjście z pomocą Portugalii, zrzucającej hiszpańskie jarzmo.

Mija kilkanaście lat. Po zwycięstwie Holendrów nad Szwedami w cieśninie Sund kombinowana operacja eskadry holenderskiej Ruytera i duńskich wojsk lądowych odbiera Szwedom wyspę Fionię i twierdzę Nyborg, zmuszając Karola Gustawa do zawarcia pokoju kopenhaskiego (w 1660 roku, w tym samym czasie, w którym zawarty został pokój oliwski, w parę lat po przepłynięciu przez Czarnieckiego cieśniny Alsen).

Kariera Ruytera nie była więc błyskawiczną. Podstawą jej stało się długoletnie doświadczenie morskie. W drugiej wojnie holendersko - angielskiej, po klęsce floty Holandii pod Lowestoft, Ruyter podnosi swych rodaków na duchu, przeprowadzając 70 statków, płynących z wartościowym ładunkiem, z Bergen do Ems, mimo blokady przeważających sił angielskich.

W następnym roku (1666) Ruyter dowodząc już całą flotą holenderską stacza z Anglikami czterodniową bitwę w kanale La Manche, najdłuższą, najbardziej zaciętą bitwę morską jaką znają dzieje. Szalę zwycięstwa na stronę Holendrów przechyliło taktycznie znakomite uderzenie eskadry pozostającej pod bezpośrednim dowództwem Ruytera. Straty angielskie były czterokrotnie większe od strat Holendrów.

W kilka tygodni potem pod Northforeland flota holenderska ponosi klęskę. Winnymi jej byli podwładni Ruytera, który jednak ocalił całość sił morskich Holandii od zupełnego zniszczenia mistrzowską operacją odwrotową. Anglicy nie wykorzystali zwycięstwa i dopuścili do tego, że w lecie 1667 roku Ruyter przeprowadził atak na ujście Tamizy, zapuszczając się niemal na przedmieścia Londynu, w którym wyraźnie słychać było huk armat masakrujących flotę angielską i umocnienia nadbrzeżne. Gdy w kilka tygodni po raz drugi Ruyter pojawił się w ujściu Tamizy pod Gravesend, nawiązanie rokowań pokojowych uniemożliwiło mu przeprowadzenie ataku.

Sytuacja Holandii była jednak w dalszym ciągu poważna. Ruyter doceniając jej powagę wzywał do wzmocnienia sił morskich i zorganizowania obrony przed przygotowywanym przez wrogów napadem Rozpoczął się on atakiem angielskim na konwój holenderski jeszcze przed zerwaniem stosunków dyplomatycznych (w kwietniu 1672 roku).

Anglicy i Francuzi wykorzystali w okresie pokoju doświadczenie poprzedniej wojny. Celem ich było obecnie już nie wydarcie hegemonii Holandii na morzach świata, lecz całkowite zniszczenie tego państwa.

Przewaga liczebna nieprzyjaciela była tak wielka, że Ruyter postanowił nie przyjmować bitwy na pełnym morzu, a ograniczyć się do obrony wybrzeża przed desantem oraz do stałych wypadów przeciwko nieprzyjacielowi, w oparciu o własne porty. W czerwcu 1672 w Solebay śmiały atak Ruytera paraliżuje nieprzyjacielskie przygotowania do lądowania na wybrzeżu Holandii. W zażartej walce holenderski okręt flagowy oddał 3500 strzałów artyleryjskich — fakt ten najlepiej świadczy o gwałtowności ataku Zapadnięcie nocy uniemożliwiło taktyczne rozstrzygnięcie bitwy.

Zastosowana po raz pierwszy przez Ruytera strategia linii wewnętrznej osłoniła Holandię przed niebezpieczeństwem od strony morza i umożliwiła nawet wypad w maju 1673 roku w kierunku ujścia Tamizy. Po zwycięstwie w drugiej bitwie pod Schodneveldt Ruyter blokuje znowu drogę morską do stolicy Anglii Wrogowie Holandii szykują jednak koncentryczny atak z lądu i morza, mający dać im ostateczne zwycięstwo Flota angielsko - francuska składająca się z 91 jednostek dąży w sierpniu 1673 roku do przeforsowania desantu na wyspie Texel.

Zręcznym manewrem zajmuje Ruyter korzystne stanowisko i spycha swymi 75-ma okrętami, w ciągłej walce, silniejszego przeciwnika na wybrzeże Anglii, który korzystając z zapadającej nocy przerywa walkę i chroni się w portach. I znów krąży Ruyter przy ujściu Tamizy, gotowy do ataku. Zwycięstwo jego umożliwia wpłynięcie do portów holenderskich wielkiej floty handlowej z Indii a następnie skłania Anglików do nawiązania rokowań pokojowych, uwieńczonych pomyślnym zakończeniem w lutym następnego roku w Westminsterze. Lecz wojna z Ludwikiem XIV trwa dalej. Ruyter wypływa więc na morze Śródziemne na czele 15 okrętów. Atak dwukrotnie silniejszej floty francuskiej pod Stromboli załamuje się na całej linii, lecz w kwietniu 1676 roku dochodzi do ponownego spotkania pod Agostą. W nierozstrzygniętej walce 17 okrętów przeciwko 29 zostaje Ruyter śmiertelnie ranny.

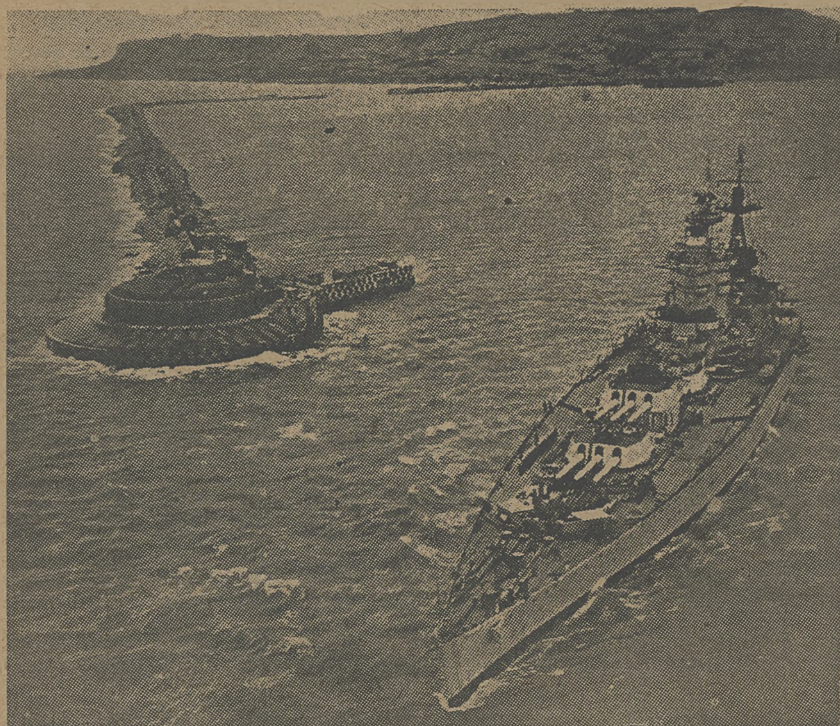
Ludwik XIV wydaje rozkaz zabraniający flocie francuskiej zaczepiania okrętu wiozącego zwłoki Ruytera a nakazujący oddanie mu honorów wojskowych. W ten sposób nawet walczący nieprzyjaciel składał hołd geniuszowi wojennemu admirała Michała de Ruyter.

Edward Martuszewski

W następnym numerze:

IV. Bitwa pod Trafalgar.

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA



Brytyjski okręt flagowy, pancernik „Nelson", mija falochron w porcie Portland w drodze na manewry.

✱ **Anglia przekazuje okręt podwodny „Dzik" marynarce duńskiej.** Duńska flota powiększyła się ostatnio o trzy zakupione w Anglii okręty podwodne. Są to „P-52", dawny polski okręt podwodny „Dzik", „Vortex", który w czasie wojny pełnił służbę w marynarce francuskiej pod nazwą „Morse", oraz brytyjski „Volpine". Są to wszystko okręty jednolitego typu o wyporności 540 t., która to wyporność jest uważana za najodpowiedniejszą dla duńskich wód. Natomiast jest b. wątpliwym czy opłaci się odbudować duńskie okręty podwodne „Havhesten", „Havkalen", „Havfruen" i „Havmanden", które zostały uszkodzone w r. 1940 celem zapobieżenia wykorzystania ich przez Niemców.

✱ **Siły morskie USA na morzu Śródziemnym.** Wg. Ministerstwa Marynarki USA flota amerykańska w rejonie morza Śródziemnego składa się z 1 lotniskowca, 3 krążowników i 7 kontrtorpedowców.

✱ **Skład floty białomorsko-bałtyckiej ZSSR.** Białomorsko-bałtycka flota ZSSR obejmuje 2 okręty liniowe „Archangielsk" i „Gangut", 3 krążowniki „Kirow", „Murmańsk" i „Maksym Gorkij", 23 kontrtorpedowców i 50—60 okrętów podwodnych (nie licząc jednostek, uzyskanych z podziału floty niemieckiej).

W skład floty Czarnomorskiej wchodzi okręt liniowy „Sewastopol", krążowniki: „Woroszyłow", „Krasnyj Kawkaz" i „Krasnyj Krym", ok. 20 kontrtorpedowców i pewna ilość okrętów podwodnych.

✱ **Manewry floty amerykańskiej na morzu Karaibskim i Oceanie Spokojnym.** Flota atlantycka USA rozpoczęła manewry na morzu Karaibskim. Będą to największe manewry z udziałem sił desantowych, jakie kiedykolwiek odbyły się na tym terenie. W manewrach, które zakończą się 19 marca, weźmie udział 80 okrętów, 450 samolotów, 5 tys. piechoty morskiej i 6 tys. załóg okrętowych.

Również amerykańska flota Oceanu Spokojnego rozpoczęła manewry na południe od wysp Hawajskich. Wg. ministerstwa główną rolę w tych manewrach odegrają lotniskowce i okręty podwodne.

✱ **Jakie okręty otrzymała Francja z podziału floty niemieckiej.** W wyniku podziału floty niemieckiej mar. francuska otrzymała nast. jednostki: 4 kontrtorpedowce „Marcean" (ex niem. Z-3-), „Hoche" (ex niem. Z-25) „Desaix" (ex Paul Jacobi) i „Kleber" (ex Theodor Riedel). Dwa pierwsze mają wyp. 2600 t., uzbr. 4 działa 150 mm., następne posiadają 1625 t., uzbrojenie 5 dział 127 mm. i 8 ap. torp .533 mm. 4 torpedowce „Alsacien" (ex T-23) i „Lorrain" (ex T-28) mają po 1150 t. oraz „Baccarat" (ex T-5) i „Bir-Hakein" (ex T-11) po 600 t. wyporności.

CZY WIECIE, ŻE ......

... pierwsza regularna morska linia transatlantycka została utworzona w 1816 roku pomiędzy Nowym Jorkiem a Liverpoolem. Na przebycie tej trasy żaglowiec potrzebował wówczas aż 23 dni. Odtąd dążono stale do skrócenia czasu podróży. Już w 1838 roku, dzięki użyciu maszyny parowej statki przebywały tę przestrzeń w ciągu 14 dni. Dzisiaj tę samą trasę transatlantyk brytyjski „Queen Mary" pokrywa w ciągu niecałych 4 dni.

... cieśnina gibraltarska nosi swoją nazwę od imienia wodza arabskiego, Ghebr al Tarika, który pierwszy przeprawił się tą drogą na czele swych oddziałów do Hiszpanii.

... na morzu Łaptiewych istnieją wyspy, które stopniowo zmywa woda. Utworzone z lodu i pokładów piaskowo - gliniastych, wyspy te coraz bardziej zmniejszają swoją objętość i z czasem znikają zupełnie. Zjawisko to jest wywołane oznaką ogólnego ocieplania się klimatu w Arktyce. Jedna z takich wysp „Wasiljewska", zbadana po raz pierwszy w roku 1823 w roku 1936 już nie istniała. Głębokość morza w tym miejscu wynosi obecnie 3.2 m. W r. 1936 obliczono, że sąsiednia wyspa „Siemionowska" również w ciągu najbliższych 10—15 lat zniknie z powierzchni morza. Przy pierwszych pomiarach wyspy w r. 1823, wyspa miała 15 km. długości i 900 m. szerokości w roku 1936 długość jej wynosiła zaledwie 2 km., szerokość zaś 600 metrów.

... według teorii Wegenera, kontynenty ziemskie są wyspami pływającymi. Teoria ta na podstawie ostatnich badań geologicznych zyskuje coraz więcej zwolenników w kołach naukowych.

... pierwszą łódź podwodną zbudowano w roku 1624. W łodzi tej wynalazca przepłynął w poprzek Tamizę, co na owe czasy było wynikiem bardzo znacznym.

... nowoczesny liniowiec transatlantycki potrzebuje dla swego oświetlenia przeszło 30 tysięcy żarówek elektrycznych.

Mistrzostwa zimowe Mar. Woj.

Na Zimowych Mistrzostwach Lekkoatletycznych Polski, które odbyły się w Olsztynie, marynarze z WKS „Flota" zajęli szereg dobrych lokat. W konkurencjach takich jak: skok w dal, skok o tyczce, rzut kulą i bieg na 800 m. marynarze uplasowali się w pierwszej dziesiątce, uzyskując szereg trzecich, czwartych i dalszych miejsc, oraz dobre wyniki.

W marcu rozegrane zostaną finałowe spotkania w Mistrzostwach Zimowych Marynarki. 9 marca rozegrane zostaną spotkania bokserskie o tytuł mistrza, 23 marca odbędą się różne konkurencje pływackie, a 30 marca spotkania drużynowe w siatkówce, koszykówce i indywidualne w szermierce. Liczna obsada wszystkich tych konkurencji, przyczyni się niewątpliwie do upowszechnienia sportu wśród marynarzy i wpłynie na podniesienie poziomu wyników.

Po rozegraniu Mistrzostw Marynarki projektowane jest zorganizowanie zawodów w szeregu konkurencji pomiędzy Oficerską Szkołą Artylerii, a WKS „Flotą". Jak wiadomo „OSA" na Mistrzostwach Wojska Polskiego zajęła szereg pierwszych miejsc w rozgrywkach szkół oficerskich.

W pierwszych miesiącach wiosny w Marynarce Wojennej odbędzie się wiele biegów terenowych z przeszkodami i na przełaj, w celu znalezienia nowych talentów długodystansowych.

Od marca rozpoczyna też drużyna bokserska „Floty". wzmożoną działalność sportową. Projektuje się rozegranie szeregu spotkań z klubami miejscowymi, a także z innych okręgów. Nadmienić należy, że „Flota" weszła do A-klasy bokserskiej Okręgu Gdańskiego i w następnym sezonie weźmie udział w rozgrywkach o drużynowe mistrzostwo.

Natomiast czterej mistrzowie Wojska Polskiego w boksie: mat Koralewski — w wadze ciężkiej, mar. Lik — w półciężkiej, mar. Buzowski — w lekkiej i mar. Iwański — w muszej, wystąpią już w pierwszych dniach marca w spotkaniach o indywidualne mistrzostwo Okręgu Gdańskiego, przed Mistrzostwami Polski.

Sekcja piłki ręcznej WKS „Flota" wykazuje ożywioną działalność, uzyskując wiele sukcesów na terenie okręgu. W spotkaniach o mistrzostwo okręgu w siatkówce, drużyna siatkowa marynarzy zdobyła tytuł wicemistrza przegrywając w finale z YMCA, która z kolei zajęła czołowe miejsce w rozgrywkach o mistrzostwo Polski.

Drużyna koszykowa sekcji przystąpiła w tych dniach do walki o mistrzostwo Okręgu po wejściu do A-klasy. Pierwsze dwa spotkania zostały wygrane: z silnym zespołem „Conradinum", po ciężkiej walce, z dogrywką — 53:47, a z „Płomieniem" łatwo w stosunku — 34:27. Zwycięstwa te są tym większe, że drużyna marynarzy grała bez rezerw, ciągle w tej samej piątce.

Instruktor wychowania fizycznego Mar. Woj. kmdr. ppor. Skorupski został wybrany do Wojewódzkiej Rady PW i WF. Należy przypuszczać, że w ten sposób sport marynarski uzyska jeszcze większe możliwości rozwoju i będzie miał, przez swego przedstawiciela, możność wpływania na postanowienia Rady.

Jot-wu.

Życie kulturalne Wybrzeża

„ŻEGLARZ" - *J. Szaniawskiego*

w Teatrze Miejskim „Wybrzeże" w Gdyni

Do niewątpliwych sukcesów gdyńskiego teatru „Wybrzeże" (pod dyr. Iwo Galla) zaliczyć trzeba wystawioną z dużym nakładem wysiłku aktorskiego, reżyserskiego i inscenizacyjno-dekoratorskiego, sztukę Jerzego Szaniawskiego „Żeglarz". Niesłusznie może nazywa się tę opowieść o legendzie, jaką osnuta została postać rzekomo bohaterskiego kapitana Nuta, komedią. Wprawdzie znajdziemy w tej sztuce nie tyle komiczne, co farsowe momenty, niemniej jednak przez cały ciąg sztuki snuje się dramatyczny wątek legendy, dochodzący poprzez wstrząsające ujawnienie osoby kapitana Nuta w akcie drugim do potężnego punktu kulminacyjnego — odsłonięcia pomnika „bohaterskiego" kapitana-żeglarza, w akcie trzecim. A tragiczną niemal wydaje się postać młodego naukowca Jana, który w imię prawdy i dobra nauki walczy z mitem, a jednak — w końcu ulega na równi z innymi jego bezsprzecznemu urokowi.

„Żeglarz" odegrany został doskonale. Reżyseria Iwo Galla poszła po linii wyraźnego oddzielenia scen komiczno - groteskowych od zasadniczego wątku dramatycznego, co było rozwiązaniem bodaj najszczęśliwszym. Wszyscy aktorzy, od ról głównych do najmniejszych włącznie, wywiązali się ze swego trudnego zadania bez zarzutu.

Szkoda tylko, że tak zagrana sztuka nie znalazła należytego oddźwięku wśród publiczności gdyńskiej.

W. U.

List do Redakcji

„Sz. Ob. Redaktorze!

Proszę o wydrukowanie w Jego poczytnym piśmie poniższego oświadczenia:

„Kurier Szczeciński" z dn. 10. 2. 47 w swoim dodatku „Raz na tydzień" przedrukował dosłownie mój artykuł p. t. „Bomby rakietowe, jako broń morska" („Marynarz Polski" Nr. 8 — 1946 r.), podpisując go nazwiskiem dr. inż. E. Urbanowicza.

Stwierdzam, że fakt ten pozostaje w sprzeczności z prawami autorskimi i ostrzegam, że każde dalsze powtórzenie się tego, będę ścigać sądownie".

Józef Modrzejewski.

Od redakcji: Stwierdziliśmy również, że w dzienniku „Polska Zbrojna" Nr. 40 — 1947 r. ukazał się artykuł tegoż dr. inż. Urbanowicza p. t. „Klęska USA pod Pearl Harbor". Mamy podstawy, aby przypuszczać, że i tu zachodzi wypadek naruszenia praw autorskich, bowiem artykuł ten (z małymi zmianami) jest kopią wydrukowanego w Nr. 8 „Marynarza Polskiego" artykułu Pierre Chaumois p. t. „Pearl Harbor".

S/S „WILNO" W NARWIKU

Z Narwiku (Norwegia) otrzymaliśmy następujący list:

„Dnia 8 lutego b. r. statek polski s/s „Wilno" zawinął po raz pierwszy i jako pierwszy statek polski po wojnie do Narwiku.

Z okazji pobytu w Narwiku, który w r. 1940 zasłynął jako teren zaciekłych bojów żołnierza polskiego z odwiecznym wrogiem germańskim, załoga statku s/s „Wilno" z kpt. J. Lewandowskim na czele złożyła hołd poległym na obczyźnie naszym bohaterom. Przystrojone w barwy narodowe wieńce zostały złożone na grobie poległych Bohaterów, oraz na Grobie Nieznanego Żołnierza".

Bryłka Józef

Radiooficer s/s „Wilno"

PODZIĘKOWANIE

Załoga okrętu podwodnego „Żbik" składa tą drogą podziękowanie Zarządowi Okręgowemu Łódzkiemu Ligi Morskiej za okazanie pamięci i ofiarowanie bibliotece okrętowej 15-tu cennych książek.

Czynem tym Liga Morska dała jeszcze jeden dowód swego zainteresowania i głębokiej przyjaźni, jakie od wielu lat żywi wobec Marynarki Wojennej.

Załoga ORP „Żbik"

Od numeru 16-go cena egzemplarza

„MARYNARZA POLSKIEGO"

wynosić będzie

20 zł. -

Prenumerata z doręczeniem do domu:

kwartalna — zł. 100.—
półroczna — zł. 180.—

Wojskowa pozostaje bez zmian.

Prenumeraty już wpłacone będą nadal honorowane.

Weź udział

w naszym konkursie-ankiecie

(Szczegóły na str. 8-ej)

SKRZYNKA POCZTOWA

St. Wawrzyńczak, Bydgoszcz ORP „Gryf" posiadał 2 dwulufowe działka 40 mm. systemu „Bofors", ustawione na rufowej nadbudówce w szachownicę oraz 4 dwulufowe N.K.M. 13,2 mm. „Hotchkiss" ustawione na skrzydłach obu pomostów jako broń pltn.

S. Peszkowski, Bielsko. Śląsk. Niestety nie możemy służyć informacją w Waszej sprawie.

Tadeusz Szulc, Szczecin. Pierwszy artykuł o flocie greckiej zamieściliśmy w n-rze 4/5 „M.P.".

Gajlesz, Kazuń Nowy. Zawody jakich można się nauczyć w Mar. Woj. są następujące: szyper morski, radiotelegrafista, motorzysta i maszynista okrętowy. Po wysłużeniu 24 miesięcy w Mar. Woj. ma się szanse przy ubieganiu się o posadę na statkach mar. handlowej. Wstępując ochotniczo należy od razu podpisać deklarację do służby nadterminowej. Uwaga szczególna jest zwrócona na wzrok, słuch, serce i płuca.

Siekierski Kazimierz, Kraków. Lotniskowiec „Graf v. Zeppelin" jest trofeum marynarki radzieckiej, która zadysponuje nim według jej uznania. W sprawie Ofic. Szk. Mar. Woj. pisaliśmy już wielokrotnie w odpowiedziach redakcji.

Dalecki Ryszard, Przemyśl. Wspomniany Enzo Grossi, kapitan fregaty (kmdr. por. = ppłk) i dowódca włoskiego okrętu podwodnego „Barbarigo" — to postać nie mająca nic wspólnego z bohaterstwem. Zatopiony przez niego rzekomo pancernik USA, był zwykłym tankowcem. Za kłamstwo Grossi był sądzony i podobno zdegradowany do stopnia marynarza.

Rozpędowski Jerzy, Tomasz. Maz. Polskie lotnictwo morskie jest w stanie organizacji. Obecnie posiadamy 3 okręty podwodne i 4-ty ORP „Wilk" w Anglii. Wykaz okrętów R. P. sprzed roku 1939 podamy w jednym z nast. n-rów. Te, na których walczyliśmy za granicą, znajdziecie na tablicy załączonej do książki „Wielkie dni małej floty" J. Pertka.

•

J. Torbus, Łódź. Nie ster a stery głębokościowe są rozmieszczone poziomo po obu burtach okrętu podwodnego parami, w pobliżu dziobu i rufy (jak u ryby). Służą do utrzymania okrętu w poziomym stanie zanurzenia podczas nawigacji podwodnej. Pomagają również w wynurzaniu się i zanurzaniu. Nie mają nic wspólnego ze sterem kierunkowym. Poza radiołącznością długofalową okręt podwodny posługuje się sondą ultradźwiękową. Radar emituje bardzo krótkie fale, nie przenikające poprzez wodę, jak to pisaliśmy. Na temat Waszych „wynalazków" polemizować nie będziemy. Przeczytajcie sobie artykuł „Artyleria morska". Znajdziecie tam wiadomości o użyciu radaru jako celownika, ale przecież nie do karabinów maszynowych.

Holler E. Wrocław. Wasze uwagi przekazaliśmy autorom wspomnianych artykułów.

„Miłośnik morza", N. Tomyśl. **Kozłowski Z.** Ziel. Góra. **Zawada S.** Częstochowa. **Wojtala R.** Częstochowa, **Lamprecht B.** Chełmża, **Kucharski T.** Radom, **Sawicki Z.** Adamów, **Połomski T.** Poznań. — Wszel kie dane, dotyczące przyjęcia do Państwowej Szkoły Morskiej, znajdziecie w przyszłym numerze naszego pisma.

Figurski A. Kraków. Z pomysłem tym zwróćcie się bezpośrednio do Dowództwa Mar. Woj. Gdynia, Waszyngtona 3.

Fijałkowski T. Radom. ORP „Grom": wyporność 2.144 t., uzbr.: 7 dz.al 120 mm., 4 p.lotn. — 40 mm., 4 N.K.M., 6 wyrzutni torpedowych. Bliźniaczym kontrtorpedowcem jest ORP „Błyskawica".

„Skokier" — Gdańsk. S/s = steam ship (statek parowy), m/s = motor ship (statek motorowy). Są to angielskie skróty, umieszczane przed nazwą dla określenia rodzaju napędu danego statku.

Rębiejewski W. Warszawa, **Cichy A.** Zabierzów, **Ruszel R.** Gliwice, **Michalski K.** Ostrów Wlkp., **Karasiewicz A.** Białystok. Do Szkoły Specjalistów Morskich przyjmuje się, drogą selekcji, powołanych już do służby w Mar. Woj. kandydatów na marynarzy. O terminie powołania wkrótce napiszemy.

Hufiec M. P. W. w Starachowicach. Żądanych książek i podręczników nie posiadamy. Radzimy poszperać w księgarniach. Komplet wysłaliśmy.

Baranowski J. Poznań, **Koszutski K.** Świdnica. Nadesłane wiersze, niestety, nie nadają się do naszego pisma.

Jarzyna R. Grodzisk Maz. Dowcipy słabe.

Brzostek W. Życzyn. Zgłoście się listownie do D-twa Mar. Woj. Gdynia, Waszyngtona 3 i podajcie swoje kwalifikacje.

Dziewięcki J. Warszawa. Spis polskich okrętów z okresu wojny znajdziecie w dokładnej tabeli, zamieszczonej w książce J. Pertka „Wielkie dni małej floty", natomiast o obecnych jednostkach Mar. Woj pisaliśmy wielokrotnie w poprzednich numerach „M.P." m. in. w dziale „Skrzynka pocztowa". O fotografie polskich okrętów wojennych musielibyście się starać tu, na miejscu; drogą pocztową nie da się tego załatwić.

Cerefin J. Kraków. 1) Z wiosną zaczniemy zamieszczać reportaże z naszych portów. 2) Zrobiliśmy przerwę w „kąciku modelarskim", ale niebawem powrócimy do niego. 3) Raczej nie.

Swieczewski J. Pabianice. Wasz list przekazaliśmy do Wydz. Lotniczego Mar. Woj.

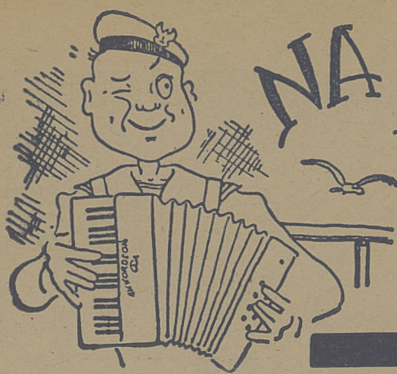
Wszystkim naszym Czytelnikom, którzy zapytują o pobór nowego rocznika i zaciąg ochotniczy do Mar. Woj., odpowiadamy, że z chwilą ogłoszenia ogólnego poboru do Wojska, co nastąpi przypuszczalnie za parę tygodni, chcący służyć w Marynarce winni się zgłosić w swoim R.K.U. do którego należą i tam prosić o skierowanie do Mar. Woj.

Tym wszystkim, którzy zapytują o Oficerską Szkołę Mar. Woj. odpowiadamy również że w sprawie Ofic. Szk. M. W. pisaliśmy już wielokrotnie w poprzednich numerach naszego pisma w dziale „Skrzynka pocztowa".

Ogłoszenie

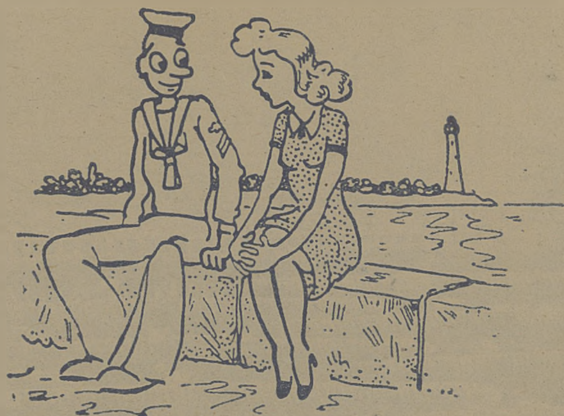
Z dniem 7. III. 1947 r. we wszelkich sprawach związanych z wydawaniem zaświadczeń OBROŃCOM WYBRZEŻA, należy zwracać się do Związku Uczestników Walk o Niepodległość i Demokrację — oddział Gdynia.

(—) kmdr.
J. URBANOWICZ

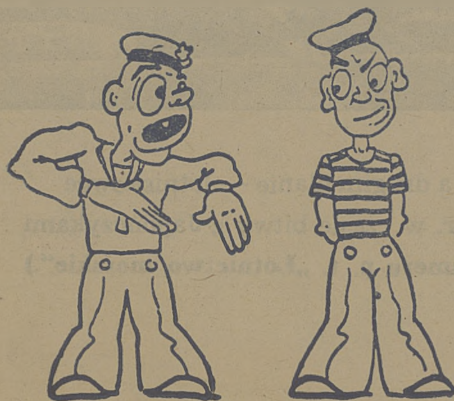


NA WESOŁEJ FALI

NIEPOROZUMIENIE.



— W którym miesiącu urodził się pan, panie Wacku?
— W marcu...
— Oo, to z pana musi być lowelas!
— Nic podobnego,— stersygnalista.



O TYM ZAPOMNIAŁ

— ... i kiedy po raz drugi poszedłem pod wodę, całe moje minione życie stanęło mi przed oczyma...
— A czy przypomniałeś sobie wtedy o tych stu złotych, które pożyczyłeś ode mnie przed rokiem?

W RESTAURACJI.

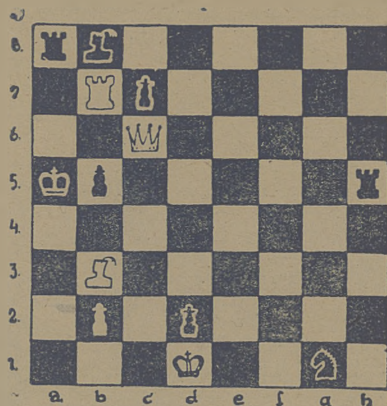
— Kelner! Nie mogę jeść tego mięsa! Proszę zawołać szefa.
— To nic nie pomoże: on też nie może tego jeść...



SZACHY

(Redaguje: H. Malinowski, kpt.)

ZADANIE



MAT W 3-CH POSUNIĘCIACH

Białe: Kd1, Hc6, Gb3, Wb7, p.b2 (5).

Czarne: Ka5, Wh5, Wa8, Gb8, Sg1, p.p. b5, c7, d2 (8).

Termin odpowiedzi mija z dn. 25 marca r. b. Za prawidłowe rozwiązanie redakcja przeznacza drogą losowania 3 premie.

ROZWIĄZANIE ZADANIA Z NR. 13

1. c6—c7 1. Ka6×a5
2. c7—c8 H2 Ka5×a4
3. Hc8—a6++ mat

Jeżeli 1.., Kd6—d7
2. c7—c8 W. 2Ka7a6
3. Wc8—a8++ mat.

Kronika szachowa

XV MISTRZOSTWA ZSRR

W turnieju o mistrzostwo ZSRR po raz pierwszy od 15 lat nie bierze udziału Botwinnik, zajęty terminową pracą naukową. Wybitny mistrz Kotow, zaproszony do turnieju, również nie gra z powodu choroby.

Mimo to, turniej budzi wielkie zainteresowanie wśród publiczności. Tysiące szachistów Leningradu codziennie zapełniają wspaniały Pałac Kultury, gdzie toczą się walki czołowych mistrzów z różnych republik radzieckich: Rosji, Ukrainy, Estonii, Armenii, Azerbejdżanu i innych.

Dotychczas rozegrano 12 rund (zostaje jeszcze 7). Na pierwsze miejsce wysunęli się: Keres + 9, dalej Bolesławski + 8½, Smysłow i Bondarewski + 8 punktów. Rogozin słabo dysponowany na starcie wygrał kolejno 2 partie z Kasparjanem i Ufimcewym i uplasował się na razie na 5 miejscu. Znany szachista Flohr razem z mistrzem Moskwy Bronszteinem — na 7-ym.

Walna bitwa szachowa o zaszczytny tytuł mistrza ZSRR trwa.

Z poszczególnych rezultatów trzeba zanotować piękną wygraną Keresa nad Smysłowem w 9 rundzie. Wygrana ta pozwoliła Keresowi wysunąć się na czołowe miejsce w turnieju. Jednakże i sam Keres nie uniknął porażki, przegrywając do Kłamana (Leningrad). Bez przegranych są dotychczas tylko Bolesławski i Bondarewski.

W następnych numerach „M.P." będą zamieszczone najciekawsze partie i dokładne ostateczne wyniki tego interesującego turnieju.



Zdjęcie dokonane z lotniskowca amerykańskiego **Ranger**. Na drugim planie — lotniskowce **USS. Saratoga i Lexington.** Ten ostatni zatonął w maju 1942 r. w czasie bitwy z Japończykami na Morzu Koralowym. **(Patrz artykuł wewnątrz numeru p. t. „Lotnictwo morskie".)**

Redaktor: kpt. Józef Balcerak

ILUSTROWAŁ: bosm. pchor. S. Sierecki. **Fotografie:** bosman J. Uklejewski, Z. Kosycarz, British Official, USIS — United States Information Service S.I.B. — Photoservice.

Wydawca: ZPW Marynarki Wojennej

Druk i ilustracje wykonano w Zakł.Graf. Wydawnictwa ZPW Mar. Woj. **Nr. 1948**

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29. **Prenumerata:** z przesyłką pocztową kwartalna 75 zł, półroczna 140 zł. Prenumerata ulgowa dla jednostek wojskowych i instytucyj społ. — kwartalna zł. 60.—, półroczna zł. 110.—. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą lub na konto PKO XI-4130.

Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 85 mm 35,— zł. **Cena egzemplarza 15 zł**